

2



DIBATTITI IRES

LE AREE METROPOLITANE TRA SPECIFICITA' E COMPLEMENTARIETA'

IL CASO ITALIANO ALLA LUCE DELLA LEGGE N. 142/1990

ires

ISTITUTO RICERCHE ECONOMICO - SOCIALI DEL PIEMONTE

A cura di GIUSEPPE DEMATTEIS e FIORENZO FERLAINO

Lo studio è stato condotto in preparazione del Convegno organizzato a Torino dagli Istituti Regionali di ricerca il 1º marzo 1991.

La struttura di ricerca dell'IRES ha collaborato nella fase di impostazione e nella scelta degli indicatori.

I capitoli I e III sono stati redatti da F. Ferlaino.

Il capitolo II, redatto da G. Dematteis, corrisponde alla relazione introduttiva al Convegno suddetto.

Il capitolo IV si deve a entrambi gli autori ed è uno sviluppo delle conclusioni della predetta relazione.



LE AREE METROPOLITANE TRA SPECIFICITA' E COMPLEMENTARIETA'

IL CASO ITALIANO ALLA LUCE DELLA LEGGE N. 142/1990

INDICE

Presentazione

1	Capitolo I
	LA PROBLEMATICAMETROPOLITANA
1	1.1. <i>Premessa</i>
4	1.2. <i>La legge n. 142/1990</i>
5	1.3. <i>Alcune esperienze straniere</i>
9	1.4. <i>L'esperienza italiana</i>
12	1.5. <i>Sul concetto di metropoli</i>
14	Note al capitolo I
15	Capitolo II
	LE AREE METROPOLITANE COME SISTEMI TERRITORIALI E COME "NODI" DI RETI TRANSNAZIONALI
15	2.1. <i>Premessa</i>
15	2.2. <i>Criteri omogeneo-formali: densità e dimensione</i>
16	2.3. <i>Forme di integrazione interna</i>
18	2.4. <i>L'analisi dei flussi: limiti e risultati</i>
23	2.5. <i>Integrazione interna e sviluppo metropolitano</i>
24	2.6. <i>Funzioni metropolitane e metropoli: studi a scala europea</i>
26	2.7. <i>Aggregati di funzioni metropolitane</i>
32	2.8. <i>Il milieu metropolitano</i>
33	2.9. <i>Metropoli come reti</i>
36	2.10. <i>Reti, nodi, luoghi</i>
39	Note al capitolo II
41	Capitolo III
	UN'ANALISI COMPARATIVA DELLE CITTA' METROPOLITANE
41	3.1. <i>La popolazione</i>
58	3.2. <i>Stratificazione sociale, reddito, consumi</i>
71	3.3. <i>La qualità urbana della vita</i>

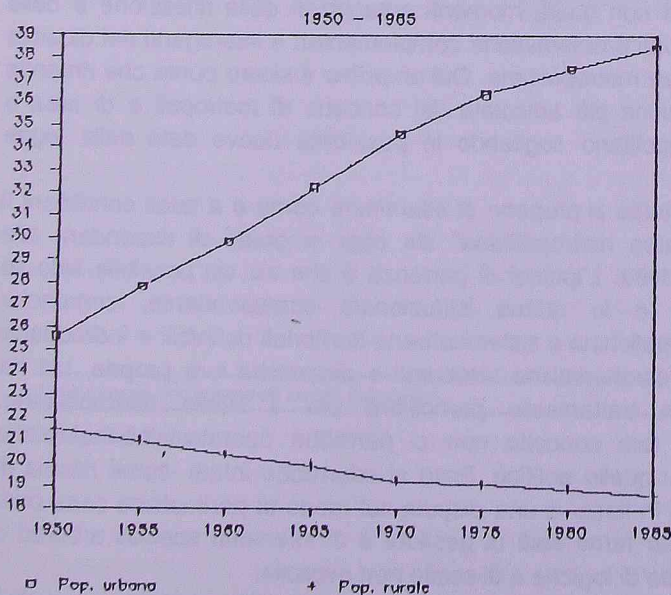
85	3.4. <i>Indicatori di funzioni metropolitane</i>
99	3.5. <i>Gli indicatori di connessione a rete</i>
104	Note al capitolo III
107	Capitolo IV LE AREE METROPOLITANE IN ITALIA: QUALI, COME PERCHE'
107	4.1. <i>Un tentativo di classificazione</i>
110	4.2. <i>Aree metropolitane e politiche urbane</i>
117	Riferimenti bibliografici

LA PROBLEMATICA METROPOLITANA

1.1. Premessa

Dopo anni di crescita della popolazione urbana e di complementare decrescita di quella rurale (fig. 1) si è da tempo creata la necessità di rivedere il quadro normativo inerente le autonomie locali e riaggiornarlo alla luce dei fenomeni trasformativi che hanno interessato sia i comuni che gli enti intermedi provinciali e regionali.

Figura 1 Popolazione urbana e rurale in Italia



Elaborazione su dati Istat

Esiste sicuramente la necessità di riordino e coordinamento delle politiche e dei servizi locali dovuta alla grande e disordinata crescita del territorio urbanizzato: dal teorico edificio di 8.000 mc che nel 1931 insisteva su ogni kmq di territorio si è oggi passati ai 25.500 mc/kmq; dai 9 milioni di abitazioni si è giunti ai circa 19 milioni di unità; si sono infine triplicate le città, dagli anni '30 ad oggi, che superano le 100 mila unità (fig. 2).

Esiste anche tuttavia la necessità di inserire il fenomeno metropolitano nel quadro più ampio dello sviluppo economico e territoriale, regionale (Bagnasco, 1977), nazionale (Borlenghi, 1990) e internazionale (Conti e Spriano, 1990).

Emerge allora la domanda se l'interesse attuale per le metropoli non sia il portato di un interesse più generale verso nuove forme di sviluppo economico e territoriale, dell'Italia intera, all'interno dell'economia mondiale e non soltanto quindi verso forme organizzative in grado di rispondere ai problemi che la conurbazione ha prodotto.

Questi due livelli: 1) necessità di una riorganizzazione conurbativa e di servizi e/o pianificatoria e 2) necessità di un ruolo sinergico delle funzioni espresse sul territorio ai fini di uno sviluppo europeo, vanno tuttavia assunti non quale momenti antagonisti della riflessione e delle scelte bensì quali problematiche complementari e interagenti del dibattito aperto sulle aree metropolitane. Qui un primo e sicuro punto che rimanda ad una definizione più articolata del concetto di metropoli e di area o sistema metropolitano cogliendo le possibilità nuove date dalla legge 142/1990.

Questo studio si propone di esaminare come e a quali condizioni il concetto di "area metropolitana" sia oggi in grado di rispondere alle necessità suddette. L'ipotesi di partenza è che ciò sia possibile solo se tale concetto e lo status istituzionale corrispondente, comunque concepito, si applichino a sistemi urbano-territoriali definibili e individuabili sulla base di caratteristiche strutturali e dinamiche loro proprie, tali da giustificare un trattamento particolare per il livello metropolitano. Diversamente tale concetto non ci parrebbe operativo né sul piano analitico né su quello politico. Esso si ridurrebbe infatti -come rischia di accadere oggi in Italia- a una disputa sul modo di perimetrare certe parti del territorio per farne sedi di gestioni e di interventi speciali arbitrari o comunque frutto di logiche o di scelte non esplicite.

Perciò ci proponiamo anzitutto di rendere espliciti i possibili collegamenti tra le realtà territoriali metropolitane italiane, il loro significato

Figura 2 Evoluzione del sistema urbano italiano

Città per ampiezza demografica	1911	1931	1951	1986
Oltre 500.000 abitanti	Milano Roma Napoli	Torino* Milano Roma Napoli	Torino Milano Genova* Roma Napoli	Torino Milano Genova Roma Napoli Palermo*
Fra 200.000 e 500.000 abitanti	Torino Firenze Palermo Catania	Genova Trieste* Firenze Palermo Catania	Venezia* Trieste Bologna* Firenze Bari* Messina* Palermo Catania	Verona* Venezia Padova* Trieste Bologna Firenze Bari Taranto* Messina Catania Cagliari*
Fra 100.000 e 200.000 abitanti	Genova Venezia Bologna Bari Messina	Venezia Bologna Livorno Ancona* Bari Messina	Bergamo* Brescia* Padova* Verona* La Spezia* Ferrara* Modena* Parma* Reggio Emilia* Livorno Taranto* Reggio Calabria* Cagliari	Novara* Bergamo Brescia Bolzano* Trento* Vicenza* Udine* La Spezia Piacenza* Parma Reggio Emilia Modena Ferrara Ravenna* Forlì* Livorno Pisa* Perugia* Terni* Ancona Pescara* Salerno* Foggia* Lecce* Cosenza* Catanzaro* Reggio Calabria Siracusa* Sassari* Prato* Rimini* Monza* Torre del Greco*

(*) Nuovi ingressi. Non presenti nel periodo precedente.

Fonte: Cer-Censis

locale, nazionale ed europeo nonché le politiche urbane specifiche prefigurate dalla legge n. 142/1990.

1.2. La legge n. 142/1990

Si parte da un assunto. Le città metropolitane non sono definite da procedure esaustive ed omogenee, come in molti casi stranieri, bensì normativamente dall'art. 17 della L. 142. Questo dato può indurre ad assumere comportamenti tra due estremi:

i) misconoscere la pregnanza intrinseca alla definizione legislativa, ovvero eludere il legame che esiste tra le città metropolitane individuate e le analisi che si sono prodotte in merito. Appare infatti evidente che le città individuate corrispondono alle aree di maggiore interesse scientifico e sono state più volte trattate dalla letteratura territorialista.

ii) Assumere l'elenco della norma quale fattore indiretto, ma fortemente caratterizzante, della definizione stessa di metropoli. Questo atteggiamento conduce a creare confusione concettuale in quanto tende a far rientrare le differenze palesi tra le città individuate all'interno di una stessa, e impossibile, categoria analitica.

Altri assunti implicano che:

- la definizione delle aree è demandata alle Regioni secondo un criterio di "stretta integrazione". Un criterio quindi volutamente generale che lascia aperte formalizzazioni diverse: integrazione funzionale, della mobilità giornaliera, sociale, dei servizi territoriali e del governo locale. Sono tutte opzioni possibili;
- nell'art. 18 la legge definisce amministrativamente l'area metropolitana. Essa è composta dalla "città metropolitana" -cui vengono applicate le norme relative alla provincia- con un proprio sindaco, una propria giunta e un proprio consiglio, e dai comuni;
- la legge, art. 19, definisce gli ambiti di competenza e di coordinamento delle città metropolitane delegando alla regione la relativa ripartizione funzionale. Tali ambiti sono gli stessi di quelli della provincia;
- la legge infine ammette diverse formule organizzative deputate alla gestione dei servizi che tendono a: autonomizzare definitivamente le aziende municipalizzate, introdurre Spa a maggioranza azionaria pubblica, rafforzare i consorzi tra comuni, accrescere il ruolo manageriale della gestione e dirigenza.

Restano aperti, a partire da questi assunti, diversi problemi inerenti:

- la delimitazione fisica dell'area metropolitana e la sua dimensione: area vasta o area ristretta. Esistono su questo punto delle soglie che rientrano nell'ordinamento stesso proposto: bisogna infatti tener conto che la città metropolitana è sostitutiva della provincia e pertanto ha un livello dimensionale più che sovracomunale o intercomunale, inoltre essa è un sottolivello regionale e pertanto non può estendersi oltre una "certa dimensione", anche là dove è l'aggregazione di più territori provinciali;
- la sua morfologia: a corona, lineare, radiale lungo gli assi di sviluppo, discontinua. La legge parla di "... stretta integrazione ... dei servizi essenziali alla vita sociale...". E' difficile immaginare una stretta integrazione dei servizi su spazi discontinui. A parte un criterio di continuità territoriale, che pare implicito nella formulazione legislativa e nell'uso stesso del termine "area", le scelte sono in questo caso altrettanto libere;
- gli aspetti organizzativi e funzionali: razional-sinottico, strategico incrementale, o forse forme miste dei due in base ai problemi e alle tematiche specifiche;
- le forme di relazione e coordinamento possibili attraverso gli statuti e gli accordi di programma.

E' importante osservare che la 142 pur non definendo criteri espliciti di connessione tra le città metropolitane lascia aperte possibilità differenti là dove si tiene conto delle "specificità" delle singole aree. E' quindi auspicabile che il dibattito che si è aperto venga raccolto non soltanto in ambito regionale, nell'atto della formalizzazione delle aree metropolitane, ma anche in ambito governativo dal "nuovo" Ministero delle aree urbane.

Noi non ci proponiamo in questa sede di rispondere a tutti gli interrogativi che la legge lascia aperta ma solo di chiarire alcuni nodi problematici e definire opzioni possibili in relazione alla situazione territoriale esistente e alle sue tendenze evolutive.

1.3. Alcune esperienze straniere

Il problema della individuazione delle aree metropolitane ha assunto, e assume, valenze diverse e differenti morfologie organizzative nei vari paesi, segno questo di una difficoltà oggettiva nella determinazione della frontiera e dei "contorni" metropolitani.

Negli Usa fin dagli anni '50 si è attuata una suddivisione a fini statistici atta ad individuare l'unità territoriale di censimento. Il Bureau of Census individua così, nei primi anni '50, le Standard Metropolitan Areas (Sma) poi ridefinite dal 1960 Standard Metropolitan Statistical Areas (Smsa).

I caratteri atti alla delimitazione legano aspetti prettamente quantitativi ad aspetti più qualitativi:

- i) si definisce in 50.000 la soglia demografica minima delle città centrali;
- ii) si definiscono limiti alla densità sia residenziale che occupazionale;
- iii) infine si considera l'integrazione sociale ed economica della città centrale con le zone limitrofe attraverso indicatori e soglie che sono variate nel tempo in base ai livelli di aggregazione richiesti.

Emerge in generale una dimensione metropolitana di dimensioni ridotte esplicabile entro le categorie di "core" e di "ring".

Negli anni '70 è stata dispiegata una ulteriore aggregazione territoriale che tenesse conto dei fenomeni di saldatura delle Smsa: la Standard Consolidated Statistical Area (Scsa).

Diversa l'esperienza inglese che si può suddividere in tre periodi.

Nel primo, alla fine degli anni '60, si dispiega l'organizzazione territoriale e si definiscono i livelli di governo entro un quadro pianificatorio ben definito che costituirà un modello per molte realtà straniere. Tale modello, poi "canonizzato" da diversi autori, primo tra tutti Berry (Berry, 1973), è fondato sulla nozione di Daily Urban System (Dus). L'idea del Dus è quella di individuare i diversi bacini di pendolarità e quindi gli spazi di autocontenimento dei flussi casa-lavoro.

Il risultato inglese è quello dell'area vasta (soglia minima 200 mila abitanti) più grande nelle regioni meno urbanizzate e più ristrette nelle grandi metropoli. Un'area non riconducibile facilmente alle nozioni di "centro" e "corona" e implicante rapporti di complementarietà e funzionalità tra centro e area annessa. Le otto Contee metropolitane (1) nascono all'interno di questo processo istituzionale e di idee. Ad esse è affidato il compito di tradurre a livello sub-regionale le politiche territoriali governative e ad esse è affidata la pianificazione territoriale attraverso i "piani di struttura" ed in concerto con gli enti locali di base: i districts.

Un secondo periodo, cominciato alla fine degli anni '70 è fondamentalmente una fase di studio che si propone il compito di riaggiornare l'assetto territoriale alla luce dei cambiamenti economici e sociali intervenuti e di pervenire a nuove delimitazioni. I criteri metodologici sono tre:

- i) un principio di esaustività: la suddivisione completa del territorio nazionale;
- ii) un principio di autocontenimento: l'individuazione dei nuovi bacini di flusso giornalieri casa-lavoro;
- iii) un principio funzionale: l'esplicazione delle integrazioni funzionali tra le/città centrali e l'area periferica.

Vengono così individuate, attraverso i primi due principi, le Standard Metropolitan Labour Areas (Smla) e la Metropolitan Economic Labour Area (Mela) mentre il terzo definisce le Functional Urban Areas (Hall, Hay, 1980; Van den Berg et al., 1982).

Infine vi è un terzo periodo, che comincia intorno alla metà degli anni '80 e che ancora non può dirsi concluso, di vera e propria "deregulation", che elimina le istituzioni stesse attraverso cui la pianificazione territoriale si era costituita. Tale politica è attuata attraverso due meccanismi paralleli:

- i) lo scorporo delle competenze inerenti le Contee metropolitane;
- ii) la formazione di "joint authorities" per la gestione dei servizi. In pratica:
 - nel 1986 vengono abolite le Contee Metropolitane e la Grande Contea di Londra;
 - la pianificazione territoriale è demandata agli enti locali di base, i distretti, e al Borgo londinese;
 - i servizi, quali trasporti, polizia urbana, smaltimento dei rifiuti ecc. sono demandati ai "residuary body" (corpi residuali), ovvero a consorzi di enti locali, in vista della creazione di strutture a compartecipazione pubblico-privato.

Un terzo modello che vale la pena di esaminare è quello francese. Si possono in questo caso definire due fasi: la prima iniziata alla fine degli anni '50, la seconda agli inizi degli anni '80 è ancora in fase di definizione e formalizzazione -soprattutto per quanto concerne la regione parigina-.

Esse corrispondono anche a due indirizzi politici differenti che possiamo schematicamente enucleare nei termini di:

- i) indirizzo del riequilibrio territoriale;
- ii) indirizzo della internazionalizzazione economica.

Il primo indirizzo è l'obiettivo dichiarato degli strumenti amministrativi varati alla fine degli anni '50 e coordinati poi, nei primi anni '60, col varo della Datar: un organismo interministeriale di controllo, gestione e coordinamento delle politiche urbane e regionali. Gli obiettivi di questi anni possono esplicitarsi in:

- i) contenere l'espansione parigina e distribuire lo sviluppo spontaneo dell'"Ile de France" (regione parigina);
- ii) contrastare i flussi migratori verso le aree centrali;
- iii) proteggere le aree rurali;
- iv) industrializzare le zone della Francia del sud-ovest;
- v) sviluppare e coordinare forme di solidarietà nazionali a livello regionale e metropolitano.

Diversa appare invece la politica territoriale cominciata col varo della "Legge dei diritti e della libertà del Comune" (Fubini, 1984) e tuttora in corso di definizione. Il programma di ricerca della Datar e del Ciat (Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire) lanciato nel 1990 lascia intravedere specifici obiettivi e nuovi indirizzi politici riassumibili in:

- i) internazionalizzazione degli interessi, delle politiche e delle aspettative economiche delle aree metropolitane da realizzarsi attraverso l'accoglienza e la promozione dei gruppi multinazionali;
- ii) sviluppo degli aspetti sinergici e funzionalistici delle metropoli: "complémentarité" e "optimisation des forces";
- iii) individuazione di "obiettivi delle metropoli" e di "reti di città" entro un'ottica cooperativa/competitiva orientata verso:
 - a) il bacino mediterraneo (lo sviluppo quindi di un ruolo attivo nazionale attraverso la cooperazione a rete di Marsiglia e Toulouse);
 - b) facciata atlantica e apertura all'Est con la futura definizione di una politica di rete metropolitana - "nécessité pour les villes françaises de s'organiser en réseaux" (Beltrame, 1991);
- iv) costruzione di nuove infrastrutture e organizzazione dei grandi assi di sviluppo;
- v) sostegno ai processi di riconversione industriale;
- vi) valorizzazione e protezione delle aree ambientali e delle zone rurali;
- vii) analisi delle concorrenze e delle solidarietà tra le metropoli europee.

L'esperienza francese appare essere quella che in misura maggiore si confronta con i nodi problematici dello sviluppo attraverso un'attenzione sia verso il Sud che verso l'Est nonché attraverso la messa in cantiere di tematiche di ricerca atte a coinvolgere e risolvere le differenziazioni che le aree metropolitane presentano in campo europeo.

1.4. L'esperienza italiana

La L. 142 più che costituire il portato finale di un dibattito politico e scientifico ha, dopo un periodo di relativa assenza, riaperto la discussione sulla problematica delle aree metropolitane. Una discussione dalle alterne vicende. Riprendiamone brevemente i tratti salienti rimandando, per quanto concerne alcuni aspetti specifici, al recente lavoro Ires "Studio preliminare per la delimitazione dell'area metropolitana di Torino" (Occelli et al., 1991).

Intorno alla fine degli anni '60 il dibattito sul territorio aveva trovato un momento di formalizzazione nel "Progetto 80" (Ruffolo e Barca, 1979). Gli obiettivi del progetto erano:

- a) contrastare gli squilibri economici e sociali tra le varie zone del paese;
- b) riqualificare l'ambiente urbano;
- c) tutelare l'ambiente naturale.

Venivano indicati come agenti portatori di questa nuova progettualità sia gli operatori privati che lo Stato. Venivano inoltre individuate otto grandi aree metropolitane in cui definire politiche finalizzate a contrastare, o quantomeno rispondere, la tendenza concentrativa allora in atto: le cosiddette metropoli "monocentriche" di Torino, Milano, Genova, Roma e Napoli, e le metropoli "policentriche" di Firenze, Bologna, Venezia. Per ognuna di esse veniva inoltre individuata un'area alternativa e prossima da sviluppare: un "contraltare per il riequilibrio". La zona di Bari era classificata come tale.

Tutto ciò veniva proposto entro un quadro di crescita polarizzante, una tendenza forte che faceva presupporre proiezioni, mai pienamente realizzatesi, di concentrazione di circa la metà della popolazione in otto vaste aree metropolitane. Oggi "in quelle stesse aree è insediato non più di un terzo della popolazione italiana". (Fubini, 1989). Resta tuttavia il problema e restano valide alcune idee guida del progetto:

- i) tendere con politiche specifiche e azioni mirate alla formazione di "sistemi di città" o "sistemi metropolitani" tra loro fortemente connessi ma "fortemente differenziati nella struttura e nelle funzioni specifiche";
- ii) considerare tali sistemi entro sottoclassi funzionali: le grandi aree metropolitane, i sistemi urbani di riequilibrio, i sistemi urbani alternativi;
- iii) individuare classi morfologiche delle aree metropolitane.

Tuttavia il "Progetto 80" è stata più un'occasione mancata che l'avvio di una politica organica d'intervento sulle aree urbane. La sua inoperatività, forse voluta, forse dovuta alla imminente crisi economica del

1973, ha sancito lo scollamento totale delle politiche dalla cultura urbanistica e territorialista che nei successivi anni sviluppò, talvolta in modo originale, la tematica delle aree metropolitane. Occorre quindi distinguere le politiche dal dibattito teorico per comprendere e storicizzare la "questione metropolitana".

Le politiche, niente affatto inoperanti o inesistenti, si sono dispiegate attraverso meccanismi "indiretti" di notevole portata sul contesto territoriale: "... possiamo affermare che se le politiche dirette sono mancate, effetti indiretti di notevole consistenza sui contesti locali sono da ascrivere ad alcune politiche settoriali" (Fubini e Gario, in via di pubblicazione).

In Italia le politiche di spesa relative all'abitazione hanno avuto tre direzionalità d'intervento specifico:

i) dall'inizio degli anni '60 fino alla metà degli anni '70 attraverso i "piani di zona", in particolare i piani Ina-Casa e poi quelli Gescal. Essi hanno generato una tipologia specifica di città i cui effetti sono stati fondamentalmente tre:

- il degrado dei centri storici e del patrimonio esistente;
- la segregazione delle periferie urbane e metropolitane;
- l'affermarsi di una corona semicentrale di edilizia residenziale, fondamentalmente privata, quale elemento caratterizzante della modernità urbana e del suo stile di vita;

ii) dal varo del piano decennale -legge 457 del 1978- e dalla conseguente politica di risanamento di aree obsolete o di forte degrado abitativo: sugli alloggi realizzati bisogna infatti considerare che circa la metà sono stati oggetto di risanamento;

iii) una terza fase cominciata a metà degli anni '80 ha privilegiato i grandi interventi urbani con una crescente integrazione tra sfera pubblica e privata -centri commerciali, spazi espositivi, ecc.- visti quali elementi motori dello sviluppo urbano e metropolitano.

Trasversalmente alle tre fasi delineate non va dimenticato il ruolo svolto dalle politiche centrali attraverso il finanziamento, e la messa in opera, di infrastrutture. Chi oggi parla troppo speditamente di "piani strategici" non deve dimenticare che su piani di questa natura si è di fatto mossa la politica urbana in Italia. L'azione centrale ha interessato la costruzione di relazioni di reti di trasporto -attraverso l'Anas e il Ministero dei Lavori Pubblici- che non solo hanno assorbito la maggior quota di finanziamenti infrastrutturali ma hanno condizionato lo sviluppo stesso del paese e delle aree metropolitane. Ma le stesse opere a carattere locale quali mercati, uffici giudiziari, carceri, depuratori, stadi e impianti sportivi,

ecc. sono state attuate attraverso interventi di spesa definiti centralmente.

E' questo insieme d'azioni minute ma costanti, queste successive pratiche indirette, spesso inavvertite perché frammentarie e scoordinate, che ha condizionato pesantemente qualsiasi azione di piano, modificando obiettivi dichiarati localmente ma spesso trasformando le stesse destinazioni d'uso definite nei Piani Regolatori. La crisi della pianificazione non può essere spiegata se non si indagano le forme indirette d'intervento la cui gravidanza ha plasmato il territorio delle periferie, dei centri storici, le connessioni interurbane, le infrastrutture infraurbane. E' quindi attraverso piccole e continue "perturbazioni" che si sono governate e definite, in una situazione socio-economica labilmente stabile, le morfologie urbane e territoriali che hanno condotto alla situazione attuale.

Su tutto un altro fronte si è mosso il dibattito teorico.

E' stato un dibattito ricco, alimentato dalle esperienze straniere più avanzate ma rimasto, questo il suo limite, sconnesso da azioni e politiche precise.

Si possono individuare due orientamenti prevalenti e paralleli che hanno costituito le metodologie attraverso cui sono stati condotti gli studi sulle metropoli e che possono schematicamente riassumersi nei criteri informativi già adottati:

- dagli Stati Uniti per l'individuazione della Standard Metropolitan Statistical Area attraverso gli indicatori dati dalla dimensione demografica, densità territoriale, specificità settoriali degli addetti nei settori extragricoli;
- dagli inglesi per la definizione delle Standard Metropolitan Labour Areas attraverso la definizione dei flussi di mobilità giornaliera casa-lavoro.

Al primo modello si richiamano in particolare gli studi della Svimez degli anni '70 (Cafiero e Busca, 1970) e il più recente studio di Cecchini (Cecchini, 1989), al secondo lo studio Istat-Irpet del 1986 (Istat-Irpet, 1989) e lavori successivi derivati da questo (Sforzi, 1990) ma anche i lavori intorno alla Functional Urban Region (Fur) (Van der Berg, 1982) e alla delimitazione dell'area ecologica svolti dall'Ires in sede locale negli anni '70 (Ires, 1971).

Sono studi molto importanti che hanno riproposto il tema delle aree metropolitane fornendo suggerimenti operativi nella delimitazione delle aree urbane e delle relative sub-zone di influenza e di attrattività: località centrali, bacini di pendolarità, ecc. Essi saranno meglio esaminati nel capitolo successivo.

Permane tuttavia il problema della individuazione delle aree metropolitane che non può risolversi entro bacini locali e relazionalità spaziali limitate alla sfera regionale ma che ammette, per sua stessa natura, l'immissione di criteri di apertura internazionale isologici alle politiche Cee nonché ai processi d'internazionalizzazione dell'economia. E' in questo senso che la proposta di ricerca "Datar 90" e alcuni suggerimenti francesi assumono rilevanza: in quanto campo di studio aperto in grado di riaggiornare metodologie e categorie entro i nuovi confini comunitari e le nuove interrelazioni economiche e politiche apertesì col crollo del "muro".

1.5. Sul concetto di Metropoli

Metropoli, da mitro-polis, la città madre, la città capitale, la città origine (Preto e Rabino, 1991). Una origine che non va intesa in senso etnico o residenziale, ovvero come luogo esclusivo dell'identità, ma soprattutto in senso sociale, culturale, e non ultimo, economico. La metropoli è luogo generatore della socialità, della politica, dell'economia e non il luogo dell'identità collettiva. La metropoli è un laboratorio aperto più che un luogo ove si difendono tradizioni e culture. La metropoli è allora il "luogo che dà luogo" alle innovazioni, che genera il nuovo.

In senso sociologico: "Qui si riuniscono naturalmente le forze spirituali del tempo" (Scheffler, 1913). E' nelle metropoli, in quanto centro della moderna civilizzazione, che si producono le nuove idee, i nuovi ideali. E le idee della metropoli "prendono possesso lentamente ma in modo sicuro, dello spirito collettivo, anche delle città più piccole".

In questa definizione la differenza con la città appare chiara: mentre la città è orientata verso il suo bacino d'influenza la metropoli è orientata in senso nazionale e internazionale. Le città comunicano con il territorio circostante, le metropoli comunicano con un universo territoriale trans-cittadino.

Una "città grande", almeno in via teorica, se non possiede elementi e canali di comunicazione oltre il suo bacino, oltre il suo hinterland, resta una "grande città" (forse una città con grandi problemi amministrativi e gestionali ma comunque una città): "Per il concetto di moderna metropoli non è determinante il numero degli abitanti, ma lo spirito metropolitano" (Scheffler, 1913). Lo stesso vale per la "regione integrata": ciò che rende concettualmente un agglomerato urbano una metropoli non sono le forze

che esso esprime a livello regionale ma, almeno, nazionale se non internazionale. E' quando la comunicazione rompe il principio di contiguità territoriale che emerge la metropoli. In senso economico "nelle metropoli si organizza prima di tutto l'interesse commerciale e industriale orientato in senso internazionale" (Scheffler, 1913). In questa definizione esistono già gli elementi fondanti del termine più attuale di metropoli:

- a) sono luoghi di decisione, in cui si organizzano quindi gli interessi economici;
- b) sono luoghi orientati all'esterno verso connessioni di carattere internazionale;
- c) sono le singolarità topiche da cui si dispiega il "nuovo": idee, tecnologie, organizzazione, modelli di comportamento ecc.

Le nozioni di "città grande" e di "regione integrata" certo hanno costituito degli schemi di classificazione territoriale ma oggi essi non sono in grado di definire completamente il concetto di metropoli. Appaiono dei sottosistemi necessari ma non sufficienti. Una metropoli certo deve essere una grande città, certo deve dispiegare un'influenza economica e sociale sul territorio circostante tanto da rendere una vasta regione intimamente connessa ad essa: tutto ciò è necessario ma insufficiente a racchiudere il concetto di metropoli se si escludono le relazioni, in termini decisionali, di influenza culturale, di interessi economici, che tale "topos" instaura oltre la sua sfera di controllo. Non è quindi l'area "controllata", connessa, funzionalmente necessaria e complementare, normalmente contigua, né i suoi flussi, la quantità abitativa a definire esaurientemente la metropoli bensì le relazioni che tale area -area metropolitana ma anche area di influenza di una città- instaura con altre metropoli e città.

L'area metropolitana quindi corrisponde con ciò che recentemente è stata definita "città capitale" (Dente, 1989) e più recentemente "città nodale" (Bertuglia e Occelli, 1991).

E' chiaro che una simile definizione esclude gran parte delle aree metropolitane individuate ma ha il merito di non confondere il topos cittadino da quello metropolitano, il polo regionale o la regione integrata dalla metropoli.

Note al capitolo I

- (1) Sono: Greater Manchester, Merseyside, Yorkshire meridionale, Tine & Wear, Midlands occidentali, Yorkshire occidentale, Greater London Council, Strathclyde.

Capitolo II

LE AREE METROPOLITANE COME SISTEMI TERRITORIALI E COME "NODI" DI RETI TRANSNAZIONALI

2.1. Premessa

In questo capitolo si cercherà di individuare un concetto operativo di area metropolitana che sia coerente con:

- a) i concetti generali esposti nel capitolo precedente;
- b) le specifiche realtà territoriali italiane ed europee e le loro dinamiche attuali, sia locali, sia di rete;
- c) i possibili contenuti di una politica urbana esplicita ancora assente in Italia;
- d) il dettato della legge n. 142/1990.

Ciò comporta l'esame dei metodi di individuazione empirica finora adottati e dei loro principali risultati nonché l'esplorazione di nuovi criteri capaci di rispondere ai problemi specifici posti dallo sviluppo metropolitano come processo di interazione dialettica tra sistemi locali e reti globali.

2.2. Criteri omogeneo-formali: densità e dimensione

In prima approssimazione è utile considerare il primo significato attribuito ad "area metropolitana" (par. 1.3.) cioè quello di *insediamento urbano di dimensione eccezionale* e più precisamente di regione omogenea caratterizzata da addensamenti di popolazione, attività extra-agricole, edifici e infrastrutture, dell'ordine delle centinaia di migliaia di abitanti, attorno a uno o più poli urbani, anch'essi di notevoli dimensioni. Tale dimensione eccezionale renderebbe particolarmente difficile la soluzione dei problemi di efficienza ed equità distributiva (presenti d'altronde in forma più semplificata in qualunque situazione urbano-territoriale). Su questo semplice e piuttosto debole presupposto si è a lungo fondata la giustificazione di forme speciali di governo metropolitano (Dente 1989).

Con criteri di tipo omogeneo-formale la Svimez (1) ha individuato in Italia 39 aree urbane al censimento 1981 (Cecchini 1988, Cafiero e Cecchini 1990), come illustrato dalla figura 3. Si nota qui la tendenza alla saldatura di più sistemi urbani in aree o allineamenti continui di notevole estensione.

In tal modo ad esempio l'area metropolitana di Milano si estende da Novara a Brescia, comprendendo 670 comuni con circa 7 milioni di abitanti. Invece aree come quelle di Torino e di Roma, per il fatto di non arrivare per ora a saldarsi con altre aree vicine, presentano dimensioni più contenute (18 comuni con 3,2 milioni di abitanti l'una e 56 comuni con 1,7 milioni di abitanti l'altra), corrispondenti presumibilmente a singoli sistemi metropolitani.

Ciò mostra anzitutto che i criteri di tipo puramente omogeneo-formale richiedono di essere combinati con altri, se vogliamo individuare singoli sistemi metropolitani in territori intensamente urbanizzati. In secondo luogo resta da precisare, al di là di soglie dimensionali convenzionali, che differenza c'è tra un'area metropolitana e una semplice area urbana.

2.3. *Forme di integrazione interna*

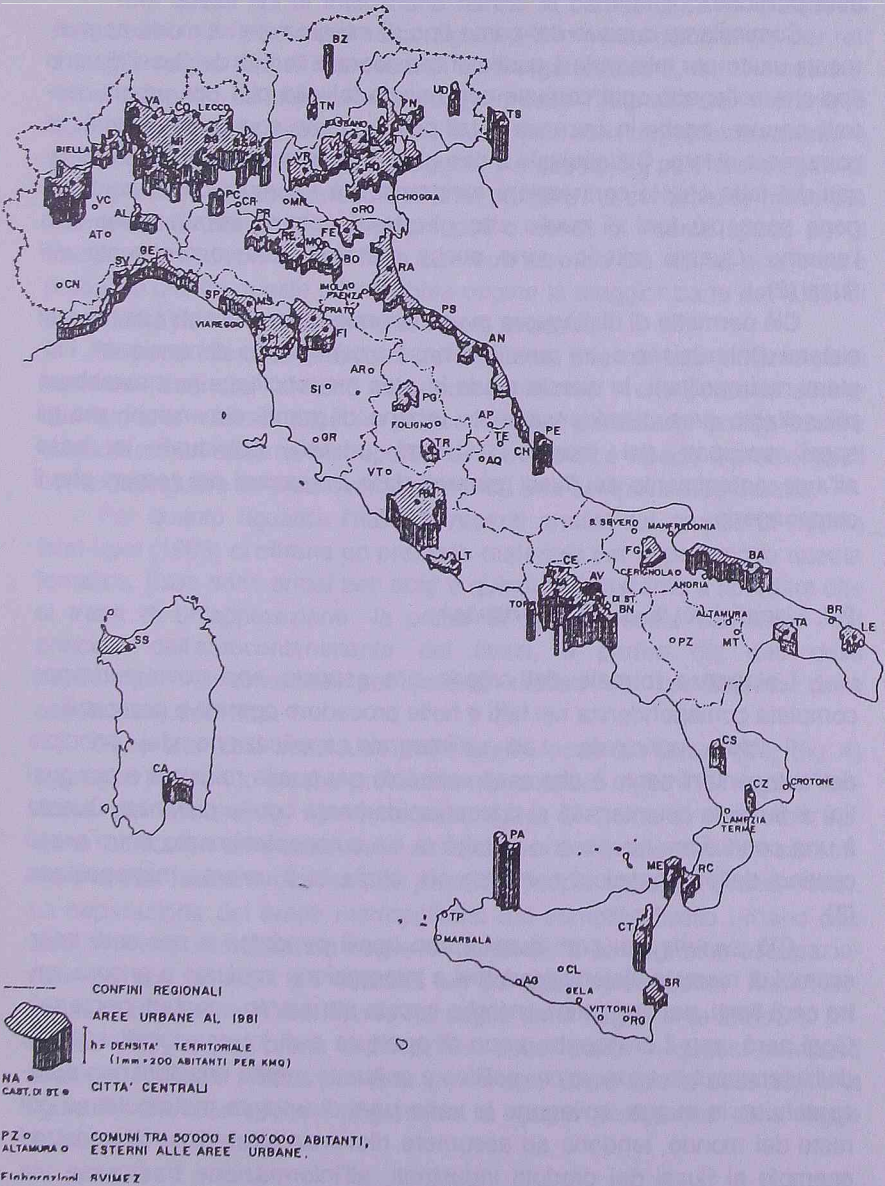
Un diverso criterio è quello richiamato dall'art. 17 della legge n. 142/90, che considera il *grado di integrazione reciproca* dei comuni facenti parte dell'area.

Va però notato che esistono almeno due modi di intendere l'integrazione metropolitana. Il primo (a cui pare riferirsi il legislatore nella legge 142) è quello che considera le *interazioni generiche* tra comuni, espresse da ogni tipo di flusso d'interscambio economico e di mobilità pendolare giornaliera per lavoro e per servizi, di regola sotto forma di "gravitazioni" su uno o più poli urbani principali.

Un secondo modo d'intendere l'integrazione metropolitana è più selettivo. Esso prende cioè in considerazione le attività di tipo specificamente metropolitano, presupponendo che tra di esse e con l'ambiente locale esistano interazioni e quindi forme di integrazione che sono proprie dei sistemi metropolitani. In questo secondo senso l'integrazione non sarebbe soltanto un fatto statico, ma il presupposto di processi dinamici anch'essi peculiari del livello metropolitano.

Come vedremo queste due interpretazioni, pur dando origine a criteri di individuazione e di delimitazione diversi, non si escludono del

Figura 3 Le aree urbane al 1981



tutto a vicenda. Per il momento converrà tuttavia trattarle separatamente, in quanto concettualmente distinte sia sul piano analitico che su quello delle politiche.

Cominciamo dunque dal primo tipo di integrazione. Il modo normalmente usato per misurarla è quello di considerare l'entità dei flussi di vario tipo che collegano ogni comune con uno (o talvolta più) poli urbani centrali; oppure, anche in assenza di tali poli, un certo aggregato spaziale di comuni tra di loro. Ciò equivale a dire che i sistemi urbani sono caratterizzati dal fatto che le connessioni reciproche tra i comuni che li compongono sono più forti di quelle che gli stessi comuni intrattengono con l'esterno. Questo criterio viene anche detto dell'*autocontenimento dei flussi* (2).

Ciò permette di distinguere in un continuo urbano i confini dei diversi sistemi d'interazione e, tra questi, in base a certe soglie dimensionali, i sistemi metropolitani. In questo modo le aree metropolitane non sarebbero più soltanto aree di addensamento urbano di grandi dimensioni, ma gli spazi occupati dai maggiori sistemi urbani, individuati in base all'autocontenimento dei flussi generati dalle interazioni dei comuni che li compongono.

2.4. *L'analisi dei flussi: limiti e risultati*

L'eleganza formale del criterio ora esposto non trova purtroppo completa corrispondenza nei fatti e nelle procedure operative praticabili.

Il limite principale ad un'integrale applicazione del principio dell'autocontenimento è che esso vale solo per quelle relazioni e per quei tipi di flussi la cui intensità si riduce rapidamente con la distanza. Questa è una condizione necessaria perché ci sia autocontenimento entro areali continui delle dimensioni normalmente attribuite a un'area metropolitana (3).

Ciò avviene per certi flussi come quelli pendolari o per certi scambi di merci in sistemi produttivi a integrazione verticale o ancora, entro certi limiti, per l'informazione che circola attraverso i contatti personali. Oggi però, con il crescente grado di apertura e di internazionalizzazione dell'interscambio economico, politico e culturale, molte relazioni non autocontenute, in quanto collegano le varie parti di un'area metropolitana col resto del mondo, tendono ad assumere rilevanza strategica. Si pensi ad esempio ai flussi dei prodotti industriali, all'informazione trasmessa via

cavo o via satellite, ai flussi di capitale finanziario ecc. (Castells 1989, Hepworth 1989).

Tutti questi tipi di interazione hanno la caratteristica di distribuirsi nello spazio non per vicinanza-contiguità ma in modo discontinuo per reti a maglie larghe (reti di imprese o di altre organizzazioni, reti telematiche, reti di trasporto ad alta velocità ecc.). In esse l'intensità dell'interazione non dipende dalla prossimità dei nodi, ma dalla complementarietà o affinità delle funzioni che essi svolgono. Ad esempio il polo tecnologico di Saclay-Massy nel settore sud dell'area parigina ha certamente molte più interazioni funzionali con analoghi poli o centri di ricerca sparsi per il mondo che non con le parti della *banlieue* ad esso più vicine, anche se è probabile che da queste ultime abbia origine la maggior parte dei flussi di pendolarità per lavoro diretti verso il polo suddetto.

Si pone allora la questione se il sistema che noi individuiamo sulla base dei flussi che tendono all'autocontenimento e che possono essere normalmente rilevati (cioè in pratica i flussi pendolari), possa essere considerato un sistema metropolitano. Rimane cioè aperto il problema di come distinguere un'area metropolitana da una semplice area urbana.

Per quanto riguarda l'Italia le recenti analisi del gruppo di ricerca Istat-Irpet (1986) ci offrono un prezioso materiale per approfondire questa tematica. Esse sono ormai ben note e quindi ci limiteremo a ricordare che si tratta di un'applicazione -la prima in Italia a scala nazionale- del principio dell'autocontenimento dei flussi, a partire dai dati della pendolarità intercomunale per lavoro, rilevati nel censimento della popolazione del 1981.

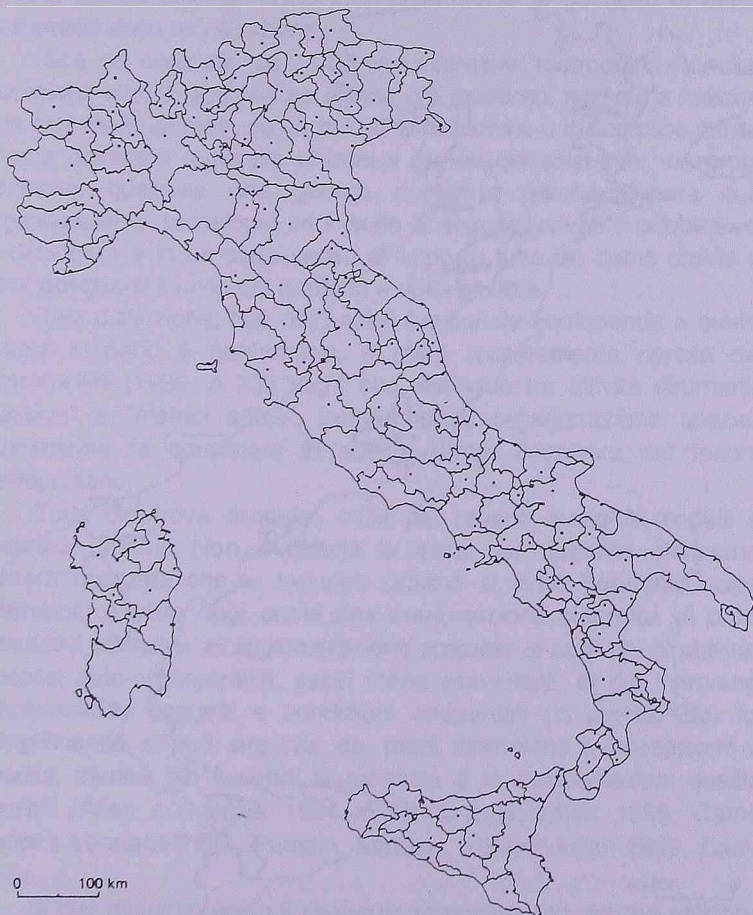
Sono stati così individuati 955 sistemi locali del lavoro (Sll) (fig. 4) aggregati poi con lo stesso procedimento analitico nelle 177 regioni funzionali del lavoro (Rfl), riprodotte nella figura 5. Come si vede non esistono particolari differenze nella dimensione territoriale dei vari sistemi, sia che essi facciano capo a città piccole e medie oppure a grandi centri. La separazione del livello metropolitano dal semplice livello urbano può solo avvenire introducendo soglie di dimensioni demografico-occupazionale del tipo di quelli già ricordati nel paragrafo precedente. Ma in assenza di una teoria di riferimento tali soglie sono largamente arbitrarie anche se utili per una prima esplorazione della realtà. In questo modo ad esempio F. Sforzi (1990) perviene a soluzioni come quella illustrata nella figura 6, che corrisponde largamente a quella prefigurata dalla legge 142/90.

Figura 4 Sistemi locali del lavoro



Fonte: Istat-Irpet, I mercati locali del lavoro in Italia, Roma 1986

Figura 5 Regioni funzionali del lavoro



Fonte: Istat-Irpet, I mercati locali del lavoro in Italia, 1986

Figura 6 Regioni funzionali urbane (sistemi metropolitani) 1981



Fonte: Sforzi 1990

2.5. Integrazione interna e sviluppo metropolitano

Visti i limiti dei criteri fin qui esaminati, ci si può chiedere se non convenga anzitutto tentare di definire operativamente le aree metropolitane a partire dal significato proprio attribuito al concetto di metropoli nell'ambito della teoria urbana.

Si è già ricordato (par. 1.5.) che il termine "metropoli", sia nella sua accezione etimologica, sia nel senso più moderno, non sta a indicare né una città molto grande, né un polo di gravitazione o di semplice attrazione di una domanda regionale di beni e servizi già esistente, ma proprio il contrario; qualcosa che genera domanda perché genera cultura, organizzazione, tecnologia ed è sede di soggetti privati e pubblici capaci di diffondere e in un certo senso di imporre tutto ciò come ordine a cui deve adeguarsi il resto del territorio e della società.

Tale distinzione, che nell'analisi funzionale corrisponde a quella tra settore terziario e quaternario, è stata recentemente ripresa da G. Scaramellini (1990, p. 232 seg.) che distingue tra attività strumentali o "passive" e "matrici attive", generatrici di organizzazione spaziale e giustamente fa consistere in queste ultime l'essenza del fenomeno metropolitano.

Tutto ciò trova riscontro nelle più recenti teorie e modelli della dinamica urbana. Non è questa la sede per trattarne diffusamente. Basterà ricordare che lo sviluppo urbano ai livelli gerarchici superiori (metropoli) è visto oggi come una combinazione sinergica di processi cumulativi connessi all'agglomerazione spaziale di certi tipi di attività e di processi auto-organizzativi, assai meno prevedibili, in cui intervengono principalmente soggetti e condizioni ambientali (in senso lato) locali. Semplificando si può dire che dai primi dipendono i meccanismi della crescita, mentre dai secondi le modalità e le trasformazioni qualitative possibili (Allen e Sanglier 1981, Nijkamp e Schubert 1985, Camagni, Diappi e Leonardi 1986, Pumain, Sanders e Saint-Julien 1989, Camagni 1990).

Si può allora proporre il seguente ragionamento: poiché esistono teorie e modelli che descrivono processi di sviluppo tipici delle agglomerazioni urbane di livello gerarchico superiore, cioè delle metropoli, e poiché tali processi sono caratterizzati da agenti, tipi di attività e condizioni ambientali di un certo tipo, legati tra loro da relazioni anch'esse specifiche di quel livello, se troviamo delle aree in cui sono localizzati questi elementi e queste relazioni, queste saranno le aree metropolitane.

In ciò consiste il secondo modo -selettivo- di considerare l'integrazione metropolitana. Esso vale anche come criterio di individuazione e delimitazione territoriale in quanto permette di identificare localmente il campo di interazioni (di sinergie, di esternalità) peculiari dello sviluppo metropolitano (4).

Allo stato attuale delle conoscenze teoriche e delle rilevazioni statistiche pare ancora poco praticabile la strada della ricostruzione della fitta rete di interazioni che questi processi di sviluppo disegnano sul territorio, in modo da definire i confini di eventuali aree metropolitane operando con logiche analoghe a quelle dell'autocontenimento dei flussi. Poiché però la teoria ci dice che questi processi derivano da sinergie tra insiemi di elementi *che operano normalmente in condizioni di agglomerazione spaziale*, sarà sufficiente riscontrare la presenza di tali insiemi di elementi entro certe aree per presupporre che le diverse parti di queste (nel nostro caso i comuni che la compongono) siano tra loro integrate da interazioni proprie dello sviluppo metropolitano e possono perciò dirsi aree metropolitane in senso proprio.

Il problema diventa allora quello dell'individuazione di questi insiemi di elementi. Sempre con riferimento alle teorie suddette li possiamo distinguere in due grandi categorie:

1. gruppi di attività o "funzioni" metropolitane (5);
2. componenti del *milieu* (6) cioè del substrato socio-culturale e infrastrutturale metropolitano.

Qui di seguito essi verranno esaminati con riferimento ad alcune ricerche empiriche svolte in Italia e all'estero.

2.6. *Funzioni metropolitane e metropoli: studi a scala europea*

Un'ulteriore semplificazione consiste nel considerare invece che insiemi o gruppi di funzioni, alcune funzioni singole, usandole come indicatori (congiuntamente o non a indicatori di *milieu*) e calcolando eventualmente con metodi statistici la loro tendenza a presentarsi associate nelle diverse aree. La tabella 1 dà un'idea del tipo di indicatori usati.

Con questo metodo sono state condotte recentemente tre ricerche a livello europeo. Una nell'ambito del Progetto Milano (Camagni e Pio 1987), una dalla Datar di Parigi (Brunet 1989) e l'altra dalla Fondazione Agnelli (Conti e Spriano 1990).

Tabella 1 Variabili e coefficienti di correlazione

	Component 1	Component 2	Component 3
Top 500 largest industrial companies	.94751	.11061	-.10219
Top 300 largest commercial companies	.85351	.09011	.01940
Top 500 credit institutions	.88701	.26658	.07344
Top 100 largest insurance companies	.80102	.22025	.13828
Top 100 largest transport companies	.91547	.00414	.06944
Top 100 advertising companies	.92292	.13157	.00357
Venture capital Institutions	.95813	-.07011	.10067
Stock exchange capitalization	.68194	.15600	.22914
Politechnic and scientific universities	.78060	-.24555	-.27558
Technical research centres	.74687	.01964	-.16172
Information technology R&D	.84210	.10269	.13464
Scientific and technological parks	.30714	-.00051	-.43389
Number of international flights	.90684	.10614	.10647
Highway density	-.02383	.15201	.72612
National capital	.68844	-.21669	.24191
International organizations	.60935	-.02810	.20488
Libraries	.92604	-.04391	-.09928
International trade exhibitions	.80148	.13227	-.04561
Employment sectors NACE) EEC (%)	.08549	.68752	-.30344
Industrial value added (%)	-.31791	.34055	-.73189
Tertiary value added (%)	.21666	-.24047	.83702
Per head GNP	.06135	.45622	.49343
Unemployment rate	-.12883	-.80484	-.08242
Net migration balance	-.18084	-.21468	-.02400
Population change (annual rate)	-.09015	-.27586	.04138
Index of industrial and social diseases	-.19599	-.72796	-.29123
Housing obsolescence	.20017	-.54962	-.08547
Non private houses	.02685	-.27111	-.40844
Number of cars per inhabitants	-.09178	.73543	-.03138

Fonte: Conti e Spriano 1990

Le tabelle 1 e 2 e le figure 7, 8 e 9 ne sintetizzano i risultati. Esse ci permettono di situare il fenomeno metropolitano italiano nel contesto della Cee. In tale contesto in Italia sarebbero oggi aree metropolitane a pieno titolo Milano, Roma, Torino, Bologna e Genova, che compaiono ai livelli più elevati della gerarchia urbana europea in tutte le tre ricerche. Napoli, Venezia e Firenze raggiungono tale livello in due ricerche soltanto, mentre le restanti città candidate al rango metropolitano sulla base della legge n. 142 e tutte situate nel Mezzogiorno (Bari, Palermo, Catania e Cagliari), vengono considerate dalla ricerca Datar come "città europee", ma dello stesso rango di altre città come Trieste, Taranto e Verona.

Queste graduatorie sono ovviamente discutibili, specie con riferimento a singoli casi. Nel complesso mostrano però un fatto probabilmente vero, cioè la relativa debolezza funzionale dell'armatura metropolitana italiana a livello europeo. E questo è un dato che non emergerebbe se considerassimo come criterio la dimensione demografica e occupazionale aggregata.

La ricerca Datar che analizza il rapporto tra dimensione demografica e rango gerarchico funzionale, mostra come le sole grandi città che in Italia sono sopra la media sono Firenze e Venezia e ciò unicamente per l'alto punteggio che loro deriva dalle funzioni culturali. Decisamente sotto la media troviamo di nuovo tre grandi città del Mezzogiorno: Palermo, Catania e Cagliari. Se si esclude Roma, tutta l'Italia peninsulare e insulare appare debole a confronto del l'Europa "forte", che si estende tra Padania, Reno e mare del Nord (fig. 8).

2.7. Aggregati di funzioni metropolitane

L'uso delle funzioni metropolitane come semplici indicatori e le graduatorie che ne derivano hanno, come s'è visto, una certa utilità comparativa, ma rispecchiano in modo piuttosto vago il quadro concettuale sopra esposto. Infatti non tanto la presenza di singole funzioni, quanto il loro aggregarsi localmente in sotto-sistemi sinergici, che produce i processi di crescita propri dei sistemi metropolitani.

E' quindi la presenza di certi specifici aggregati di funzioni che andrebbe indagata. E' questo un cammino ancora in gran parte da percorrere, anche se non sono mancate ricerche analitiche capaci di offrire indicazioni operative. Tra gli esempi più significativi si possono ricordare in Italia una ricerca condotta da G. Alleve e A. Celant (1989) con

Tabella 2 Gerarchia urbana dell'Europa centro-meridionale. Posizione delle città in termini di presenza assoluta

Rango	Popolazione area metro	Popolazione città'	Funzione direzionale	Funzione finanziaria	Funzione commerciale	Funzione tecnologica	Funzione industriale
1	MILANO	Roma	MILANO	Munchen	MILANO	MILANO	MILANO
2	Roma	MILANO	Roma	zurich	Marsaille	Munchen	Stuttgart
3	Stuttgart	Munchen	zurich	Frankfurt	zurich	Frankfurt	Torino
4	Munchen	Torino	Frankfurt	MILANO	Basel	Torino	Frankfurt
5	Frankfurt	Marsaille	Munchen	Stuttgart	Munchen	Stuttgart	Munchen
6	Torino	Genova	Torino	Basel	Frankfurt	Roma	Murnberg
7	Lyon	Frankfurt	Stuttgart	Torino	Lyon	Lyon	Roma
8	Nurnberg	Stuttgart	Genova	Geneve	Bologna	Nurnberg	Lyon
9	Marsaille	Nurnberg	Geneve	Roma	Roma	Wiesbaden	zurich
10	Firenze	Bologna	Nurnberg	Bologna	Stuttgart	zurich	Firenze
11	Genova	Lyon	Marsaille	Genova	Torino	Basel	Genova
12	zurich	Firenze	Basel	Wiesbaden	Genova	Grenoble	Bologna
13	Bologna	zurich	Firenze	Firenze	Geneve	Strasbourg	Basel
14	Venezia	Venezia	Wiesbaden	Strasbourg	St. Etienne	Marsaille	Marsaille
15	Nice	Nice	Firenze	Mannheim	Grenoble	Genova	Venezia
16	Grenoble	Mannheim	Nice	Lyon	Graz	Bologna	Linz
17	Toulon	Wiesbaden	Mannheim	Marsaille	Nurnberg	St. Etienne	Geneve
18	Linz	Karlsruhe	Grenoble	Venezia	Firenze	Karlsruhe	Graz
19	Strasbourg	Strasbourg	Graz	Nurnberg	Mannheim	Linz	Nice
20	Basel	Graz	Strasbourg	Nice	Strasbourg	Firenze	Grenoble
21	St. Etienne	St. Etienne	Bologna	Grenoble	Linz	Geneve	Toulon
22	Graz	Linz	Karlsruhe	Toulon	Nice	Nice	Toulon
23	Geneve	Toulon	Venezia	Linz	Wiesbaden	Mannheim	Strasbourg
24	Mannheim	Basel	Lyon	St. Etienne	Karlsruhe	Graz	St. Etienne
25	Wiesbaden	Grenoble	St. Etienne	Graz	Venezia	Venezia	Mannheim
26	Karlsruhe	Geneve	Toulon	Karlsruhe	Toulon	Toulon	Wiesbaden
							Karlsruhe

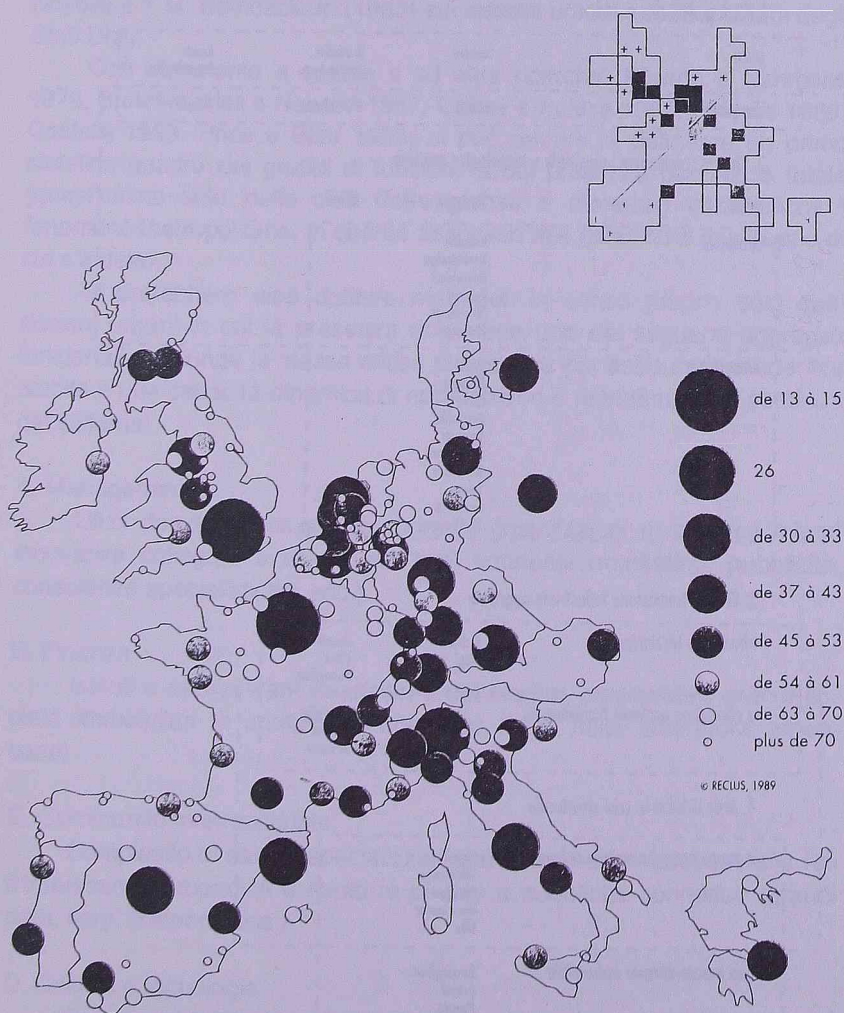
Fonte: Camagni e Pio 1987

Figura 7 Pesi dati dall'insieme di 16 indicatori

<i>Classe 1</i>	
Londres	83
Paris	81
<i>Classe 2</i>	
Milan	70
<i>Classe 3</i>	
Madrid	66
Munich, Francfort	65
Rome, Bruxelles, Barcelone	64
Amsterdam	63
<i>Classe 4</i>	
Manchester	58
Berlin, Hambourg	57
Stuttgart, Copenhague, Athènes	56
Rotterdam, Zurich	55
Turin	54
Lyon	53
Genève	52
<i>Classe 5</i>	
Birmingham, Cologne, Lisbonne	51
Glasgow	50
Vienne, Edimbourg	49
Marseille	48
Naples	47
Seville, Strasbourg	46
Bâle, Venise, Utrecht	45
Düsseldorf, Florence, Bologne, La Haye, Anvers, Toulouse	44
Valence, Gênes	43
<i>Classe 6</i>	
Bonn	42
Lille, Nice	41
Bristol, Bordeaux, Hanovre, Grenoble	40
Montpellier, Nantes, Dublin, Porto	39
Surenberg, Eindhoven, Bilbao	38
Palerme, Bari, Mannheim	37
Lège, Leeds-Bradford, Rennes	36
Trieste, Essen	35
<i>Classe 7</i>	
Suragusse, Mayence-Wiesbaden	34
Liverpool, Southampton, Newcastle, Salonique, Tarente, Berne, Nancy, Lausanne	33
Karlsruhe, Brême, Gand, Rouen	32
Malaga, Padoue, Cagliari, Arnhem	31
Cardiff, Munster, Brunswick, Metz, Palma	30
Augsbourg	29
Angers, Vêrone, Dortmund, Aix, Nimègue, Orléans, Clermont	28
Cadix, Catane, Parme, Groningue, Reims	27
Las Palmas, Valladolid, Grenade, Bochum, Tours	26
<i>Classe 8</i>	
Sarrebruck, Belfast, Vigo, Tarragone, Saint-Etienne	25
Cordoue, Murcie, Coventry, Alicante, Messine, Odense, Modène, Kiel, Aarhus, Kassel, Duisbourg, Harlem, Le Havre, Santa Cruz	24
Plymouth, Nottingham, Linz, Graz, Fribourg-Br., Wuppertal, Tilburg	23
Aberdeen, Saint-Sébastien, Caen, Reggio, Brescia, Bielefeld, Enschede, Dijon, Sheffield	22
Brest, Santander, Teesside, Hull, Pampelune, Livourne, Cannes, Amiens, Dordrecht	21
La Corogne, Oviedo, Leicester, Lübeck, Valenciennes	20
Le Mans, Lens, Gijon	19
Stoke-on-Trent, Charleroi, München-Glaubach	18

Fonte: Datar-Reclus 1989

Figura 8 Classificazione generale



Fonte: Datar-Reclus 1989

Figura 9 Specializzazione funzionale e gerarchica delle principali aree metropolitane europee

1. Città globali direzionali			
<i>pure</i>	Londra	Bruxelles Amsterdam	Roma Copenaghen
<i>complete</i>	Parigi	Francoforte	Milano
2. Città in transizione industriale e tecnologica positiva			
<i>pure</i>	Stoccarda	Torino	
<i>complete</i>	Monaco Norimberga Düsseldorf Colonia Strasburgo Hannover		
<i>incomplete</i>	Essen Bologna Lione Grenoble Bochum Dortmund Bordeaux Tolosa Duisburg St.-Etienne		
3. Città in transizione industriale negativa			
<i>altamente terziarizzate</i>	Dublino Liegi	Utrecht L'Aia Rotterdam	
<i>a vocazione portuale tradizionale</i>		Marsiglia Genova Anversa	
4. Aree urbane in crisi strutturale			
<i>a senescenza funzionale urbana</i>	Napoli Edimburgo Glasgow Manchester Lille		
<i>con mantenimento industriale</i>	Birmingham Bristol Nantes Nancy		

Fonte: Conti e Spriano 1990

metodi statistici non banali, nell'ambito del Progetto Finalizzato Cnr "Evoluzione dell'economia italiana" e un'altra di tipo qualitativo coordinata da E. Borlenghi (1990), prima nell'ambito dell'Agei e poi come progetto dalla Fondazione Agnelli su sistemi urbani e impresa (7). A livello internazionale rimane come riferimento fondamentale l'indagine di T.J. Noyelle e T.M. Stanback Jr. (1983) sui sistemi urbani e metropolitani degli Stati Uniti.

Con riferimento a queste e ad altre ricerche (Bourne e Simmons 1978, Brotchie, Hall e Newton 1987, Coffey e Polese 1987, Howells 1988, Castells 1989, Price e Blair 1989) si può tentare di delineare un primo sintetico quadro dei gruppi di funzioni la cui presenza parziale o totale (quest'ultima solo nelle città dette globali o mondiali) caratterizza il fenomeno metropolitano, in quanto associato alle dinamiche di sviluppo di cui s'è detto.

Si potrebbero cioè definire metropoli in senso proprio solo quei sistemi urbani in cui la presenza di almeno uno dei seguenti aggregati funzionali raggiunge la massa critica necessaria per assicurare un'identità stabile e una capacità dinamica di riproduzione e ristrutturazione continua del sistema.

A. Management

Uffici direzionali di grandi imprese, costellazioni di imprese minori innovative collegate e di servizi "rari" connessi (marketing, pubblicità, consulenze specialistiche, ecc.).

B. Finanza

Istituti e servizi "rari" finanziari e del credito, assicurativi, grandi società immobiliari (il complesso chiamato FIRE nella letteratura americana).

C. Commercio internazionale

Complesso di servizi specializzati che consentono l'accesso alle reti d'interscambio mondiali e strutture private e pubbliche connesse (grandi porti, fiere, teleporti, ecc.).

D. Cultura e tecnologia

Grandi università e politecnici, grandi complessi ospedalieri, centri di ricerca pubblici e privati, attività *high tech* (specie se organizzate in poli tecnologici) e complessi di servizi "rari" connessi, grandi istituzioni culturali

(biblioteche, musei, teatri, ecc.), sedi centrali di reti radio-televisive, giornali, ed editoria a diffusione nazionale e internazionale. Turismo metropolitano, generato dalle suddette attrattive culturali.

E. Istituzioni governative

Organi del governo centrale, organismi internazionali e servizi "rari" connessi.

F. Settore metropolitano locale

Tutte le attività di servizio e infrastruttura che pur non essendo direttamente "esportatrici", costituiscono un supporto diretto e necessario allo sviluppo delle funzioni dei gruppi precedenti (per esempio aeroporti internazionali, alberghi di livello superiore, servizi ricreativi e di commercio al dettaglio "rari", ecc.).

Considerazioni comparative sul sistema italiano, relativamente ad alcune di queste funzioni vengono svolte nel Capitolo III.

2.8. Il *milieu* metropolitano

Il *milieu* metropolitano può essere brevemente definito come l'insieme delle condizioni ambientali locali atte a sostenere interazioni e processi di sviluppo di tipo metropolitano. Mentre le funzioni metropolitane (comprese quelle sub F) si rilevano attraverso la presenza di organizzazioni e di attività ben definite, le condizioni di *milieu* riguardano uno stato di cose locale assai complesso, definibile attraverso dati di composizione socio-professionale della popolazione, di movimenti migratori, caratteristiche etniche e culturali, ideologie dominanti, mentalità, "atmosfera imprenditoriali", modalità del rapporto pubblico-privato e delle pratiche politiche locali, forme associative e uso del "tempo libero", indicatori di benessere/malessere, qualità della vita, qualità dell'ambiente fisico, condizioni abitative, valori immobiliari, nonché dati riguardanti le dotazioni infrastrutturali specifiche del livello metropolitano, quali le ferrovie e le autostrade metropolitane, le reti telematiche, ecc. (per l'Italia alcuni di questi dati sono commentati nel capitolo successivo).

Mentre i rapporti tra *milieu* locale e altri tipi di sviluppo (distretti industriali, eco-sviluppo, innovazione tecnologica, ecc.) sono stati oggetto di studi analitici, relativamente poco si sa ancora sui rapporti tra condizioni di *milieu* e sviluppo metropolitano (8). Un fatto va comunque sottolineato:

che tali interazioni sono essenziali e che pertanto l'area metropolitana non può essere pensata soltanto come lo spazio di localizzazione delle funzioni metropolitane, ma anche come uno spazio di vita, che richiede lo sviluppo complessivo di un "ambiente" particolare.

Se ci limitassimo alle funzioni si tratterebbe di uno spazio che, specie nella situazione italiana, è territorialmente molto ristretto. Esso, come mostrano le figure 10, 11 e 69 relative alle nostre situazioni metropolitane più avanzate, non va molto al di là della "città centrale". Se invece consideriamo il ruolo strategico svolto dal *milieu*, l'area in qualche modo coinvolta dai processi di sviluppo metropolitano è assai più vasta. Essa comprende sicuramente il sotto-sistema residenziale e in questa prospettiva il ricorso ai criteri omogeneo-formali e a quelli dell'autocontenimento dei flussi di pendolarità per lavoro può essere teoricamente giustificato.

In quanto spazio di vita di una popolazione numerosa e complessa, l'area metropolitana deve anche comprendere vasti spazi verdi, sia di riserva, sia attrezzati per la ricreazione, nonché altri eventuali spazi di riserva, per nuove localizzazioni di attività e infrastrutture, in quanto i processi metropolitani comportano continue ristrutturazioni con implicazioni territoriali qualitativamente e quantitativamente difficili da prevedere.

2.9. Metropoli come reti

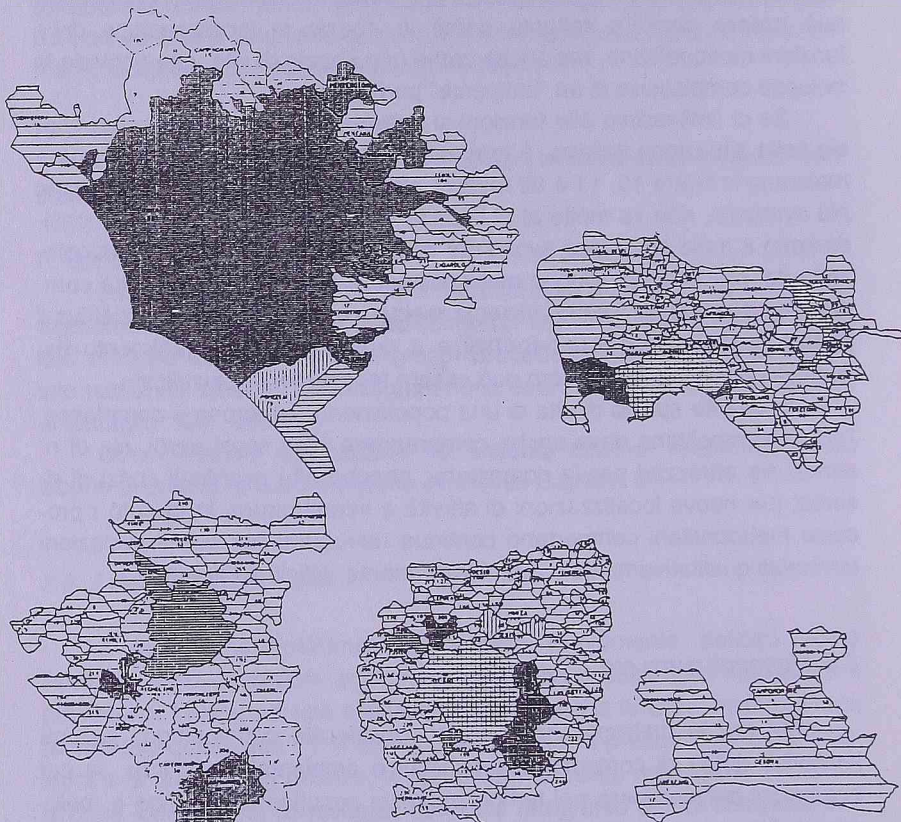
Sin qui le metropoli sono state considerate come singoli sistemi territoriali dotati di componenti funzionali e ambientali specifiche, le cui interazioni definirebbero nel tempo processi peculiari di sviluppo e, nello spazio, "aree metropolitane" come strutture di relazioni e campi di sinergie geograficamente delimitabili.

In realtà sappiamo che tutto ciò non potrebbe accadere se, come s'è già accennato, le componenti funzionali, oltre che intrattenere relazioni "verticali" con il milieu metropolitano locale, non fossero anche connesse da relazioni "orizzontali" che collegano tra loro i diversi sistemi metropolitani a scala nazionale e internazionale.

In altre parole lo sviluppo metropolitano dipende sia da interazioni locali sia da interazioni globali a rete.

Ogni area metropolitana alla scala globale può considerarsi come "nodo" di una rete primaziale, a cui appartengono gli altri sistemi metropolitani (*rete metropolitana*). Tuttavia all'interno di ogni area metropolitana esiste una struttura di relazioni e di flussi, anch'essa a rete (*reticolo me-*

Figura 10



POLITECNICO DI TORINO
CNR • PROGETTO FINALIZZATO ECONOMIA
SOTTOPROGETTO 4. LINEA A. PUNTO 1
TRASFORMAZIONI DELLE GRANDI AREE METROPOLITANE

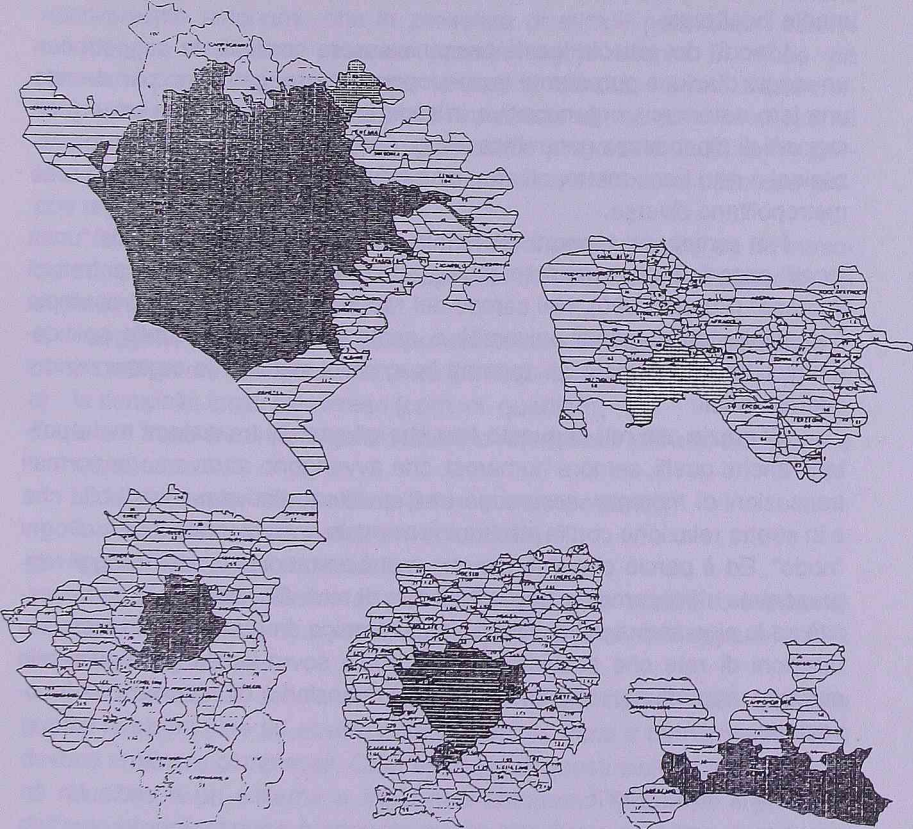
TAVOLA TEMATICA 8.7 - SCALA 1:550.000
(INDICI DI SPECIALIZZAZIONE SETTORIALI 1981)

RICERCA E SVILUPPO

LEGENDA

	INDICE < 0.7		INDICE 1.3 - 1.5
	INDICE 0.7 - 0.9		INDICE 1.5 - 1.7
	INDICE 0.9 - 1.1		INDICE 1.7 - 1.9
	INDICE 1.1 - 1.3		INDICE > 1.9

Figura 11



POLITECNICO DI TORINO
CNR - PROGETTO FINALIZZATO ECONOMIA
SOTTOPROGETTO 4, LINEA A, PUNTO 1
TRASFORMAZIONI DELLE GRANDI AREE METROPOLITANE

TAVOLA TEMATICA B.5 - SCALA 1:550.000
INDICI DI SPECIALIZZAZIONE SETTORIALI 1981

ASSICURAZIONI

LEGENDA

	INDICE < 0.7		INDICE 1.3 - 1.5
	INDICE 0.7 - 0.9		INDICE 1.5 - 1.7
	INDICE 0.9 - 1.1		INDICE 1.7 - 1.9
	INDICE 1.1 - 1.3		INDICE > 1.9

tropolitano) che collega tra loro "nodi" costituiti da soggetti diversi variamente localizzati.

I "nodi" del reticolo locale possono essere costituiti da soggetti con un raggio d'azione puramente locale, oppure da soggetti che, pur avendo una loro autonomia organizzativa in sede locale, fanno anche parte (con rapporti di dipendenza gerarchica e/o di cooperazione stabile), di organizzazioni a rete trans-metropolitane, cioè articolati in "nodi", presenti in aree metropolitane diverse.

Nel campo dei rapporti economici sono di quest'ultimo tipo le "unità locali" appartenenti a imprese multilocalizzate transnazionali o a "reti di imprese" (Butera 1990). Nel campo dei rapporti culturali un tipico esempio è costituito dalle grandi università e centri di ricerca. In quello politico-amministrativo abbiamo gli apparati burocratici statali e le organizzazioni internazionali.

E' grazie alle reti di questo tipo che gli scambi tra sistemi metropolitani -anche quelli, sempre numerosi, che avvengono attraverso le normali transazioni di mercato- assumono una struttura relativamente stabile che è in stretta relazione con la struttura funzionale e ambientale locale di ogni "nodo". Ed è perciò che il fenomeno metropolitano può essere oggi rappresentato efficacemente anche in forma di rete. Questa è poi una necessità se lo si esamina dal punto di vista dinamico, in quanto è attraverso le relazioni di rete che si trasmettono a scala sovra-locale gli impulsi allo sviluppo, soprattutto sotto forma di flussi finanziari e di informazione-innovazione.

2.10. Reti, nodi, luoghi

In questa prospettiva la problematica della singola area metropolitana diventa quella del rapporto tra luoghi, nodi e reti, dove per luoghi intendiamo le specificità del *milieu* locale, per nodi i soggetti attivi delle interazioni di reticolo intra-metropolitano e per reti le organizzazioni (gerarchiche, cooperative, ecc.) a cui alcuni di tali soggetti appartengono.

Viene così messa in risalto la complessità non riducibile che il fenomeno metropolitano presenta anche a livello locale.

In particolare sia i "nodi" locali (una sede d'impresa, un'università, un centro fieristico, un'associazione ambientalista, ecc.) sia le reti (organizzazioni) "globali" di cui essi possono far parte, sia ancora i "nodi" intra-metropolitani a carattere territoriale (comuni, quartieri) sia infine i singoli nodi della rete metropolitana (le aree metropolitane) agiscono

come sistemi autopoietici (Maturana e Varela 1985) (cioè come sistemi relativamente autonomi, che in presenza di stimoli perturbatori esterni tendono a modificarsi secondo proprie regole interne in modo da riprodursi conservando nel tempo la propria identità. Le loro trasformazioni interne non sono cioè *output* di *input* esterni, ma sono il risultato di un processo interno conoscibile e prevedibile (entro certi limiti) solo a partire dalle caratteristiche proprie del sistema considerato e dalle sue proprie regole di trasformazione (9).

Nel nostro caso il fenomeno metropolitano deriverebbe da un intreccio complesso di interazioni ("accoppiamenti strutturali") tra i seguenti tipi di sistemi:

- a) i soggetti locali singoli (le componenti attive del *milieu* metropolitano);
- b) i "nodi" di reti sovralocali (le unità locali di imprese ecc.);
- c) le comunità locali elementari (comuni, quartieri);
- d) le reti trans-locali (le organizzazioni a rete globali private, pubbliche e miste);
- e) i nodi della rete metropolitana (le "aree metropolitane");
- f) le unità politico-territoriali (stati, unioni di stati);
- g) la rete metropolitana mondiale.

A quest'ultimo livello la metropoli oggi può essere brevemente definita come un sistema a rete i cui nodi sono reti di nodi appartenenti a sistemi a rete diversi.

La peculiarità del fenomeno metropolitano deriva dal fatto che queste relazioni oltre ad essere particolarmente varie e numerose, sono e devono rimanere complesse. Cioè nessuno di questi sistemi è eliminabile né riducibile a un sistema a *input* non autonomo in quanto il principio dell'auto-organizzazione è appunto quello che assicura il tipo di sviluppo innovativo caratteristico del livello metropolitano.

Così la riproduzione autonoma (o conservazione di identità) dei sistemi locali (a, c) è necessaria per assicurare la riproduzione del *milieu* metropolitano, e la sua interazione con le reti globali, mentre l'autonomia delle organizzazioni a rete globali (d) rispetto ai nodi metropolitani locali è necessaria per assicurare lo scambio dei valori localmente prodotti (ovvero la loro stessa costituzione come valori di scambio) e la trasmissione degli stimoli innovativi trans-locali.

A loro volta le singole unità di tali organizzazioni (b) e i singoli sistemi metropolitani (e) devono agire come "nodi" autonomi sia rispetto ai "luoghi" sia rispetto alle "reti" per mediare gli interessi tendenzialmente conflittuali del rapporto globale/locale e consentire che questi potenziali

antagonisti interagiscano positivamente al livello locale. Meno teoricamente giustificato ma tuttora storicamente necessario, si presenta il ruolo delle unità politico-territoriali intermedie (Stato, Regioni) (f), mentre sulla natura di sistema della rete metropolitana globale (g) possono esserci forti dubbi. Esiste tuttavia una tendenza alla formazione di sistemi e rete di questo livello, rivelata dai sempre più frequenti accordi e rapporti cooperativi tra grandi metropoli.

In conclusione: i modi di rappresentare le interazioni metropolitane interne ed esterne possono essere vari, più o meno formalizzati e sofisticati, così come possono essere diversi i modi di descrivere e interpretare i processi auto-organizzativi che ne stanno alla base (Pumain, Saint-Julien e Sanders 1989). Quello che qui s'è voluto affermare è che tale sistema di interazioni è comunque di tipo complesso, non riducibile cioè nè a una concatenazione meccanicistica di relazioni tra elementi omogenei, nè a una trasmissione lineare di impulsi dai livelli della gerarchia territoriale più elevati fin al livello locale e neppure al banale determinismo della competizione tra città per la "sopravvivenza del più adatto".

Tutte le visioni semplificate di questo tipo che tendono a ridurre lo sviluppo urbano-metropolitano a un'unica logica sono irrealistiche. La metropoli non può essere una semplice "growth machine" (Logan e Molotch 1987) manovrabile in nome di un "interesse generale" da chi pretende di interpretare quest'unica logica.

Le implicazioni della nostra analisi sul piano delle politiche sono evidenti. Se l'area metropolitana è anzitutto un sistema di nodi connesso a rete al suo interno e con altri nodi esterni e se l'autonomia di ciascuno di questi nodi e reti è condizione perché si abbiano forme di sviluppo metropolitano, non solo occorrerà riconoscere e tollerare l'esistenza di relazioni anche conflittuali tra logiche diverse, ma queste diversità andranno promosse, conservate, valorizzate e rese reciprocamente sinergiche. La nostra analisi arriva quindi a conclusioni analoghe a quelle a cui giungono studiosi come B. Dente (1989), partendo dall'analisi delle politiche pubbliche.

- (1) Rifacendosi a precedenti esperienze americane, europee e italiane (per cui si rinvia a Sforzi 1990 e Martinotti 1991) questi criteri si basano su: 1) dimensione demografica minima dell'area e della/e "città-centrali"; 2) numero assoluto e densità territoriale minimi di attivi (residenti) e di occupati (posti di lavoro) extra-agricoli; 3) valori del rapporto tra i due indicatori precedenti per individuare le "città centrali".
- (2) Per una trattazione più approfondita si rinvia a Sforzi 1991.
- (3) Diversamente si dovrebbero aggregare unità territoriali non contigue, potenzialmente anche molto distanti tra loro, ma allora non si otterrebbe più un sistema territoriale areale, ma un sistema a rete (Dematteis 1989).
- (4) In questo senso può essere anche selettivamente utilizzato il noto concetto di "campo urbano" proposto da J. Friedmann (1978).
- (5) Per funzioni non s'intendono qui né quelle di governo, né le competenze amministrative attribuite o attribuibili a un'eventuale autorità metropolitana, ma quelle di fatto svolte dal sistema metropolitano.
- (6) Il termine milieu per definire il complesso delle condizioni ambientali metropolitane è derivato per estensione dal concetto di milieu of innovation (Castells 1989).
- (7) Si veda il fasc. 4.6 del Bollettino della Società Geografica Italiana (s. XI, vol. VI, 1989) dedicato a "Innovazione tecnologica, industria e città in Italia".
- (8) Ovviamente il problema si pone qui a un livello di complessità assai maggiore, come risulta ad esempio da alcuni studi svolti nell'ambito del "progetto Milano" e da altri su Torino (Bagnasco 1986 e 1990, Dipartimento Scienze Sociali 1989).

In assenza di un corpo teorico stabilito, le soluzioni proposte in sede politica sono sovente banali: si tratta cioè il milieu metropolitano, non come un sistema auto-organizzato, ma come una sorta di infrastruttura producibile e trasformabile di volta in volta in risposta agli stimoli della "competizione urbana".

- (9) A questo proposito i citati Maturana e Varela (1985) parlano di sistemi a "chiusura operativa" le cui interazioni reciproche non avvengono attraverso scambi diretti di informazione, ma attraverso aggiustamenti interni reciprocamente compatibili chiamati dagli stessi autori "accoppiamenti strutturali".

UN'ANALISI COMPARATIVA DELLE CITTA' METROPOLITANE

3.1. La popolazione

In questa seconda parte abbandoniamo l'approccio deduttivo derivante dalla letteratura inerente il tema oggetto per addentrarci in una lettura empirico-induttiva delle realtà metropolitane. Gli scopi che si vogliono raggiungere sono due:

- a) evidenziare differenze, isologie e complementarità esistenti tra le nuove città metropolitane;
- b) determinare elementi pregnanti su cui tentare di definire una prima e certamente non esaustiva classificazione delle nuove realtà territoriali.

Cominceremo pertanto dai dati di "milieu" per poi passare ad esaminare i dati più selettivi delle funzioni metropolitane propriamente dette.

I dati sono prevalentemente di fonte Istat e sono stati raccolti al maggiore livello di disaggregazione. Prevalentemente il livello si riferisce all'area metropolitana secondo la definizione del 1979 data dal Ministero dei Lavori Pubblici (1) o alla provincia delle città metropolitane individuate dalla L. 142. Solo per i dati inerenti l'occupazione, per i vari settori economici, il livello è "necessariamente" quello regionale. Sicuramente un livello troppo aggregato rispetto alla scala del tema in oggetto ma che tuttavia rende esplicite alcune dinamiche in atto a scala nazionale che interessano in maniera significativa anche le aree metropolitane considerate.

Infine le variabili considerate sono di diversa natura: demografica, economica, sociale e funzionale. Sicuramente esse non esauriscono la complessità che il concetto stesso di metropoli presuppone e pertanto vanno assunte come una prima riflessione che sulle aree metropolitane si vuole proporre.

In primis quindi la popolazione.

Il dato primario che appare è certamente il processo di disurbanizzazione che coinvolge le grandi aree centrali.

- 1) Se si esclude Palermo tutti gli altri comuni presentano dal 1981 al 1988 tassi di crescita della popolazione residente negativi (fig. 12). Anche realtà quali Cagliari, Bari e Roma che nel decennio precedente

avevano subito una crescita invertono, negli anni '80, il trend positivo omologandosi alle dinamiche delle città del centro-nord.

- 2) Il processo di disurbanizzazione (1) coinvolge tuttavia in modo diverso le aree del nord e del sud (tab. 3).

Tabella 3

	numero comuni	numero comuni provincia	superf. area kmq	densità residenz. 1988	densità insed. 1988	superf. capol. kmq	superf. prov. kmq	pop.res. area n. 1988	pop.res. comune 1988	pop.res. prov. 1988
				area n.	area n.					
Torino	49	315	1151,11	1517,92	618,25	130,17	6830,25	1747277	1012180	2279607
Milano	106	249	1189,89	2704,03	1092,38	181,74	2762,22	3217500	1464127	3985433
Genova	14	67	490,22	1608,57	685,83	238,84	1834,3	788552	714641	992401
Venezia	20	43	1131,4	533,73	199,73	457,47	2460,18	603857	324294	833694
Bologna	20	60	1097,37	578,17	250,1	140,73	3701,19	634471	422204	912563
Firenze	11	51	700,88	1182,79	430,46	102,41	3879,64	828992	417487	1195395
Roma	17	118	2150,31	1483,45	554,27	1507,61	5351,81	3189883	2816474	3777996
Napoli	39	92	623,25	3928,34	1030,43	117,27	1171,13	2448335	1202582	3137697
Bari	9	48	883,07	676,17	225,78	116,14	5124,58	597109	356847	1530613
Palermo	13	82	431,98	2032,99	708,41	158,88	4992,25	878213	731483	1264151
Catania	17	58	417,66	1491,23	540,38	180,88	3552,2	622826	370679	1076993
Cagliari	9	107	838,76	442,28	136,02	133,51	6895,37	370969	220969	766554

Fonte: Sps 1990

Mentre nel centro-nord, da Torino a Firenze, sono coinvolte anche le aree metropolitane e le province, nel centro-sud si assiste ad una forma di ridistribuzione localizzativa limitata all'area metropolitana: i comuni centrali decrescono mentre crescono in maniera significativa le aree limitrofe. Infatti le variazioni medie nelle aree meridionali pur continuando a decrescere, seguendo il trend della popolazione naturale, restano rispetto alla media nazionale su valori nettamente superiori (fig. 14). Si distingue il caso di Palermo per la sua decisa conurbazione centrale che coinvolge anche i comuni dell'area metropolitana (fig. 13). Tutto ciò induce a pensare al raggiungimento di stati di sviluppo differenti delle aree considerate.

- 3) La distribuzione della popolazione, interna alle aree metropolitane, definita dal raffronto fra la densità residenziale -popolazione residente per ogni Km²- e quella insediativa -abitazioni su km²- evidenzia infine uno stato di congestione generale particolarmente grave a Napoli e Milano e anche a Palermo (fig. 15).

Figura 12 Variaz. percent. della popolazione residente

- 1981-1988 -

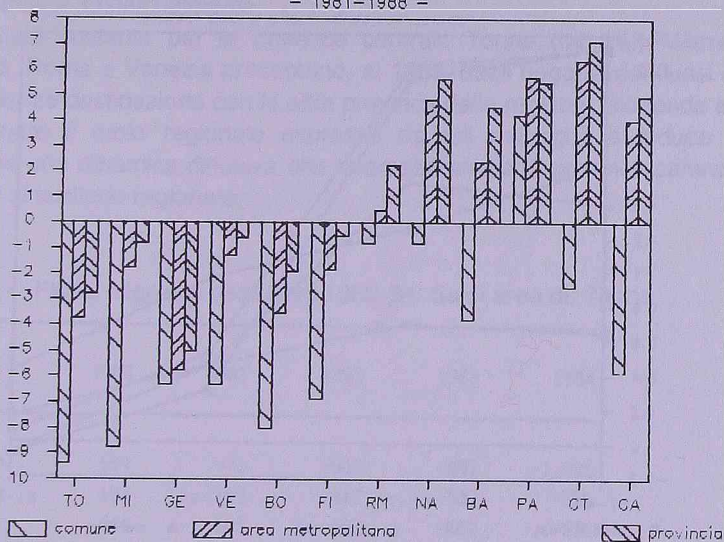
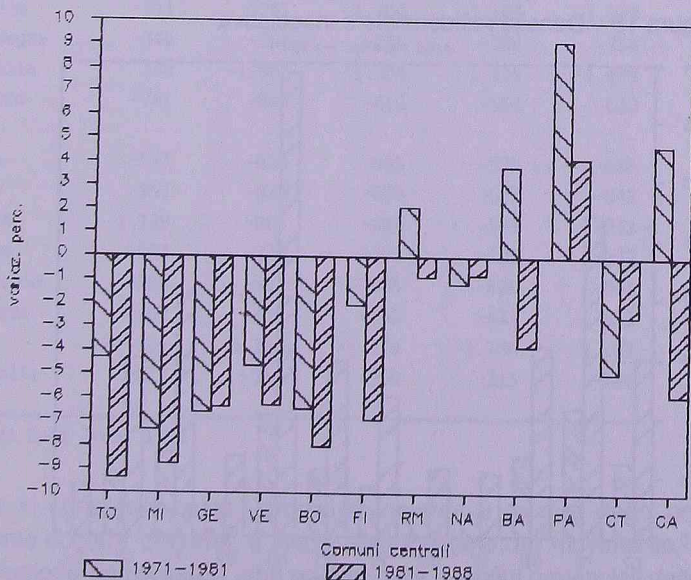
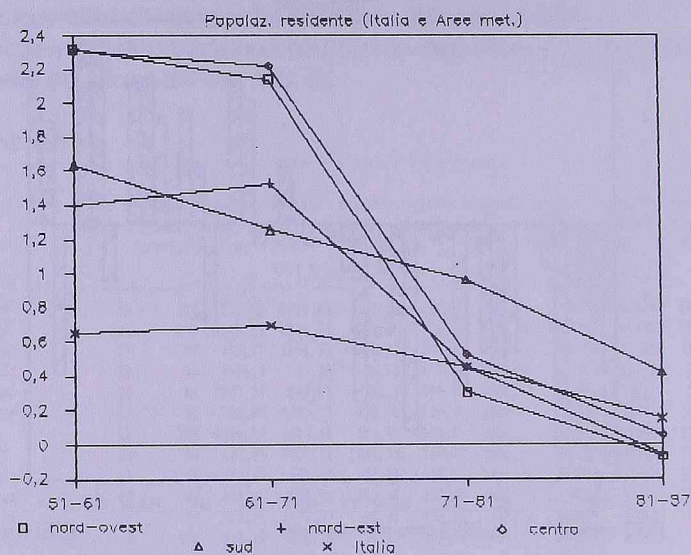


Figura 13 Variaz. della popolazione: comuni



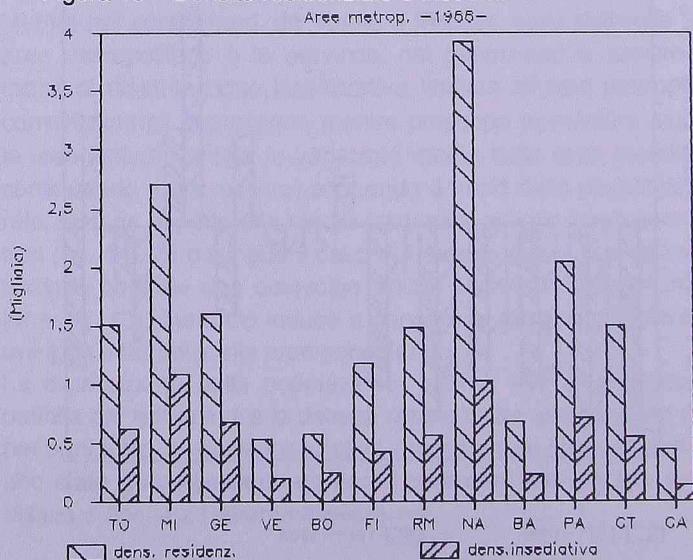
Fonte: Elaborazioni su dati Istat-Sps

Figura 14 Variazione medie



Fonte: Elaborazione su Musso 1990

Figura 15 Densità residenziale e insediativa



Fonte: Elaborazione su dati Sps

Per quanto concerne la mobilità della popolazione, a livello regionale, emerge sostanzialmente:

i) un dato costante per le province centrali: Torino (tab. 4), Milano, Genova, Roma e Venezia presentano, al 1986, saldi negativi dei flussi di provenienza-destinazione con le altre province della regione. Ciò tende ad evidenziare il ruolo regionale espresso da tali metropoli e induce a supporre una dinamica diffusiva che interessa anche le province centrali, rispetto al territorio regionale;

Tabella 4 Flussi migratori negli anni 1980-84. Saldi area di: Torino

Anni	1980	1981	1982	1983	1984
Calabria	594	-71	-506	-997	-1.025
Campania	193	-97	-417	-582	-556
Lazio	-444	-605	-439	-602	-631
Liguria	-844	-877	-583	-484	-712
Lombardia	-422	-582	-644	-554	-725
Puglia	-211	-791	-1.409	-1.105	-1.270
Sardegna	-346	-703	-716	-588	-758
Sicilia	330	-1.007	-1.284	-1.434	-1.475
Veneto	-761	-869	-610	-554	-630
Alba	-577	-624	-543	-578	-685
Asti	-957	-823	-699	-687	-843
Ciriè	-1.129	-966	-849	-594	-743
Ivrea	-507	-309	-261	-321	-382
Pinerolo	-885	-917	-985	-828	-864
Saluzzo	-482	-438	-455	-431	-527
Susa	-1.415	-1.258	-1.186	-1.100	-1.107
Vercelli	-173	-258	-260	-203	-368

Fonte: Dati Ires, 1988

ii) se si considera questo processo insieme a quanto detto precedentemente occorre dedurre, a livello metropolitano, un movimento, un'onda di diffusione demografica, che va ben oltre i confini provinciali delle grandi metropoli coinvolgendo, nel centro-nord, l'insieme del territorio regionale

(in fig. 16 riportiamo solo l'esempio relativo ai flussi tra la provincia di Torino e le altre province della Regione) e la cui intensità è inversamente proporzionale alla distanza.

Diversa situazione si presenta considerando i movimenti della popolazione a livello internazionale.

Appare un elemento costante: anche per le altre province il saldo migratorio positivo si distribuisce in maniera differente andando da nord a sud.

- Nel centro-nord, dalla provincia di Torino (fig. 17) a quella di Roma, l'interrelazione con i continenti extraeuropei appare relativamente equilibrata (tab. 5), in particolare il caso di Milano.
- Si nota, soprattutto nei casi delle province di Torino e Genova, un'immigrazione di "ritorno" (della seconda o terza generazione) dall'America del Sud.
- Nel sud i flussi appaiono in generale meno consistenti con una prevalente immigrazione di ritorno dall'America del Nord -è il caso di Bari, Palermo, Napoli-.

Più interessanti appaiono i movimenti dei residenti tra le province delle aree metropolitane (tab. 6).

Tabella 6 Movimento della popolazione tra le province metropolitane

	Iscritti a TO e cancel da	Iscritti a MI e cancel da	Iscritti a GE e cancel da	Iscritti a VB e cancel da	Iscritti a BO e cancel da	Iscritti a FI e cancel da	Iscritti a RM e cancel da	Iscritti a NA e cancel da	Iscritti a BA e cancel da	Iscritti a PA e cancel da	Iscritti a CT e cancel da	Iscritti a CA e cancel da
	1986	1986	1986	1986	1986	1986	1986	1986	1986	1986	1986	1986
Torino	13795	951	310	110	122	153	930	400	720	710	595	550
Milano	560	64274	637	310	207	332	1161	710	1121	770	790	667
Genova	292	851	8754	43	69	100	144	143	109	132	117	190
Venezia	75	241	26	7191	62	30	272	32	55	54	33	15
Bologna	67	221	41	50	14550	222	273	69	111	70	71	50
Firenze	100	257	59	16	211	16405	199	177	82	251	111	86
Roma	749	1549	267	353	421	644	36250	953	554	596	420	506
Napoli	694	1770	173	151	250	516	2022	47955	200	215	151	176
Bari	567	1279	90	82	170	146	777	147	11649	100	65	39
Palermo	635	967	60	60	171	345	741	115	83	11000	420	64
Catania	503	902	60	47	115	135	601	75	56	456	20300	24
Cagliari	352	430	113	29	62	136	650	47	42	60	10	11313

Fonte: Istat

- Emerge il caso dell'area di Milano (fig. 18) fortemente attrattiva sia rispetto alle aree del sud -Napoli, Palermo, Bari, Catania- sia a quelle del "triangolo industriale" -Torino e Genova-. E' un indicatore quest'ultimo che induce a pensare a primi segnali riurbanizzativi dell'area.

Tabella 5

Movimento della popolazione per provincia: paese di provenienza

Paese di proven. CEE 1986	Paese di prov. Europa 1986	Paese di prov. Africa 1986	Paese America Nord 1986	Paese America Sud 1986	Paese Asia 1986	Paese Oceania 1986
Torino	753	960	428	187	426	262
Milano	2250	2965	752	511	652	834
Genova	262	331	64	60	207	96
Venezia	202	339	56	46	94	98
Bologna	358	431	71	52	88	107
Firenze	469	643	123	132	199	152
Roma	1854	2389	1455	669	877	1341
Napoli	595	678	68	240	176	51
Bari	1079	1230	72	438	268	26
Palermo	905	1078	110	529	134	55
Catania	1144	1639	60	81	96	42
Cagliari	477	564	47	21	20	37

Movimento della popolazione per provincia: destinazioni

Paese di destin. CEE 1986	Paese di destin. Europa 1986	Paese di destin. Africa 1986	Paese America Nord 1986	Paese America Sud 1986	Paese di destin. Asia 1986	Paese di destin. Oceania 1986
Torino	623	781	203	177	181	67
Milano	1969	2713	568	520	402	538
Genova	209	259	72	88	81	55
Venezia	221	304	64	41	29	30
Bologna	130	155	38	37	16	21
Firenze	264	334	43	87	42	37
Roma	1116	1492	410	488	320	333
Napoli	416	480	29	106	52	15
Bari	655	774	28	329	88	7
Palermo	1035	1189	19	397	42	0
Catania	1591	2132	15	87	72	9
Cagliari	308	358	41	19	14	4

Fonte: Istat

Figura 16 Movimenti della popolazione - 1986 - tra la provincia di Torino e le altre province del Piemonte

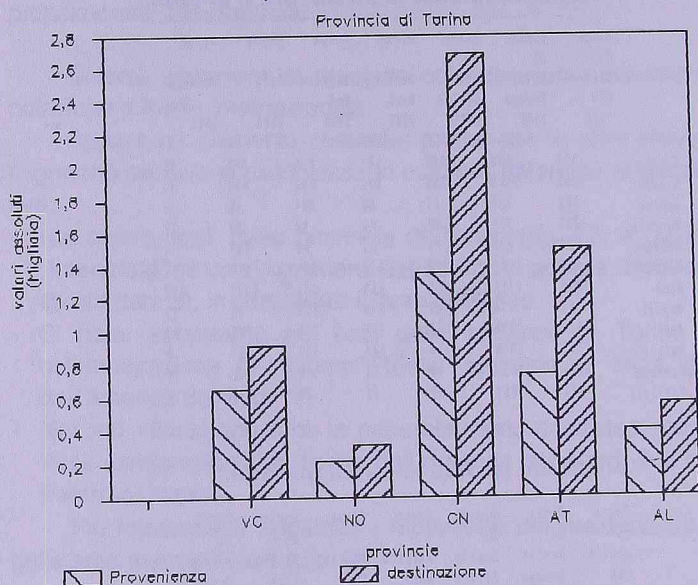
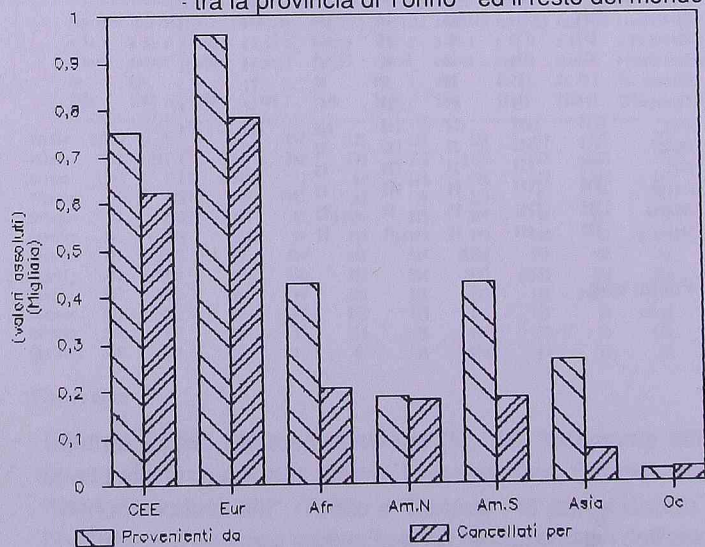


Figura 17 Movimenti della popolazione - 1986 - tra la provincia di Torino ed il resto del mondo



Fonte: Elaborazioni su dati Istat

Figura 18 Movimenti della popolazione - 1986 -

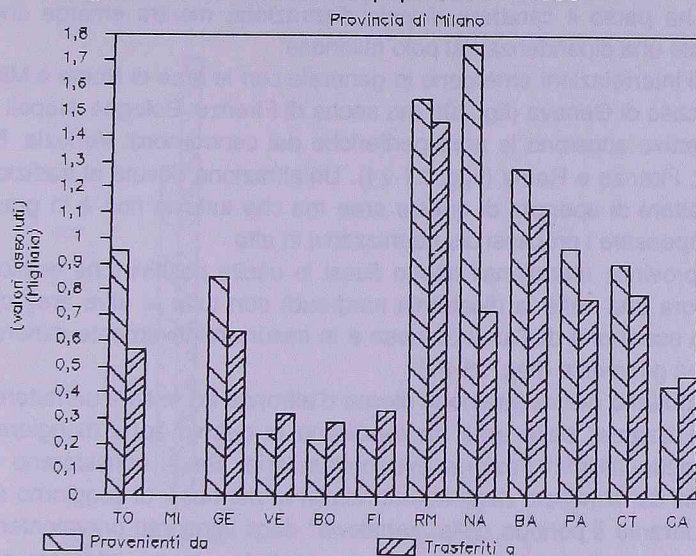
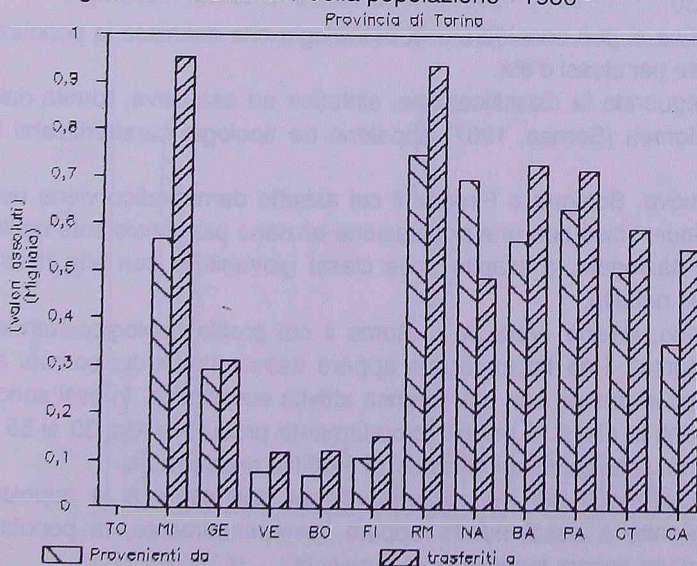


Figura 19 Movimenti della popolazione - 1986 -



Fonte: Elaborazioni su dati Istat

- L'area torinese (fig. 19) mantiene forti relazioni con le zone meridionali ma ha perso il carattere di polo d'attrazione mentre emerge chiaramente una dipendenza dal polo milanese.
- Forti interrelazioni emergono in generale con le aree di Roma e Milano: è il caso di Genova (fig. 20), ma anche di Firenze, Bologna, Napoli ecc.
- Attrattive appaiono le aree periferiche del centro-nord: Venezia, Bologna, Firenze e Roma (figg. 21-24). Un'attrazione dovuta al tradizionale carattere di apertura di queste aree ma che tuttavia non è in grado di compensare i processi disurbanizzativi in atto.
- Le province meridionali hanno flussi in uscita positivi (che esplicitano ancora una volta la dicotomia nord-sud) con tutte le altre aree con la sola eccezione dell'area torinese e in misura relativamente minore con l'area genovese (figg. 25-29).
- Il problema dell'integrazione ritorna d'altronde ad essere un fattore "caratterizzante" delle aree metropolitane in quanto zone maggiormente soggette all'immigrazione extracomunitaria. Se si considerano i dati forniti dal Ministero degli Interni relativi ai permessi di soggiorno richiesti durante il periodo della "sanatoria" dagli immigrati prevalentemente extracomunitari, si può notare come il fenomeno interessi oramai l'insieme delle aree metropolitane con punte elevate a Roma e Milano (fig. 30).

Infine si può considerare la morfologia che definisce la popolazione residente per classi d'età.

Seguendo la classificazione, sintetica ed esaustiva, fornita dalla ricerca Somea (Somea, 1987) appaiono tre tipologie caratterizzanti (figg. 31-33):

- 1) Genova, Bologna e Firenze il cui assetto demografico viene definito "maturo" cioè con una popolazione anziana più consistente della media nazionale, a scapito delle classi giovanili, e con alta flessibilità della natalità.
- 2) Torino, Milano, Venezia e Roma il cui profilo tipologico "tende alla maturità". Una tipologia che appare essere tipica dei comuni a sviluppo avanzato con una intensa attività economica. In essi sono prevalenti le classi di età più propriamente produttive -dai 30 ai 55 anni- interessate quindi da alti flussi di mobilità residenziale.
- 3) Le metropoli del mezzogiorno in cui prevalente è la popolazione giovanile e, assai ridotta appare, percentualmente, la popolazione anziana ancora localizzata in provincia.

Figura 20 Movimenti della popolazione - 1986 -
Provincia di Genova

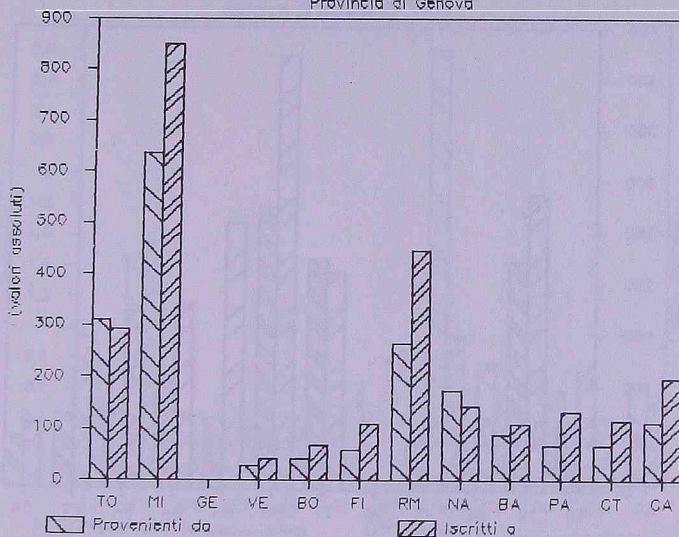
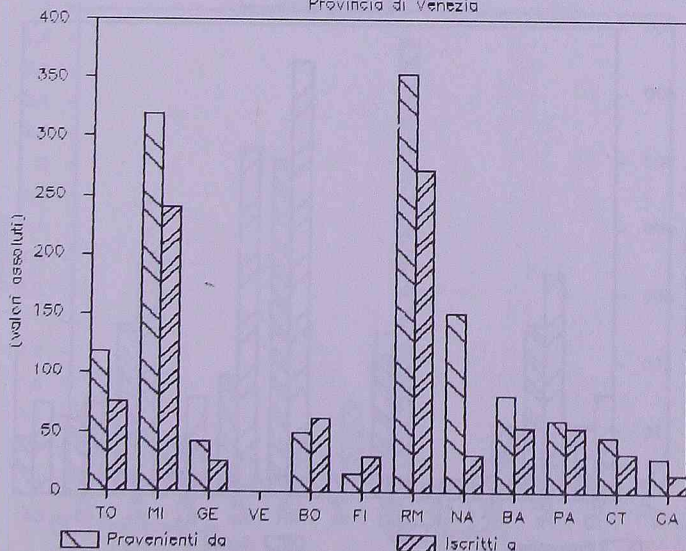


Figura 21 Movimenti della popolazione - 1986 -
Provincia di Venezia



Fonte: Elaborazioni su dati Istat



Figura 22 Movimenti della popolazione - 1986 -

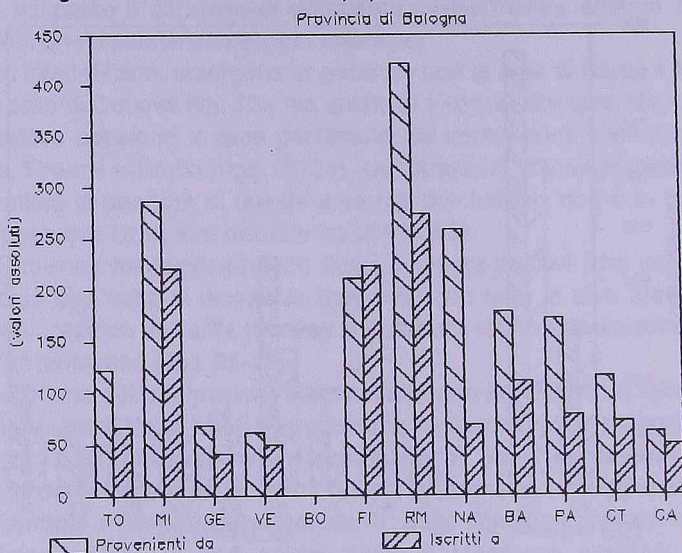
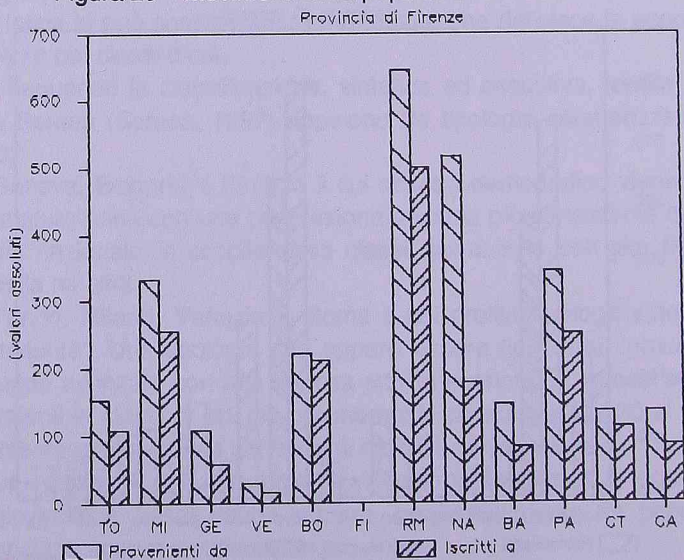


Figura 23 Movimenti della popolazione - 1986 -



Fonte: Elaborazioni su dati Istat

Figura 24 Movimenti della popolazione - 1986 -

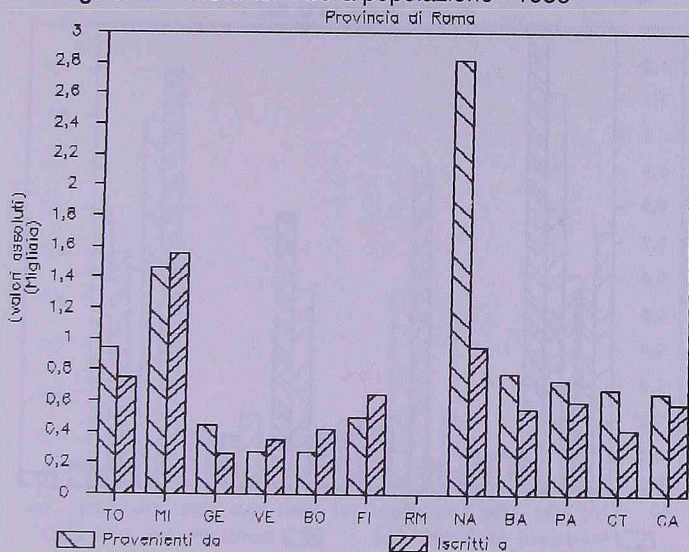
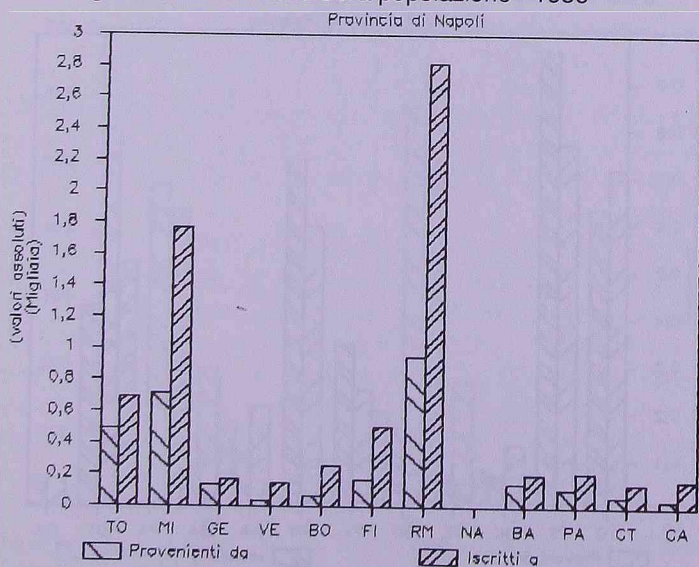


Figura 25 Movimenti della popolazione - 1986 -



Fonte: Elaborazioni su dati Istat

Figura 26 Movimenti della popolazione - 1986 -

Provincia di Bari

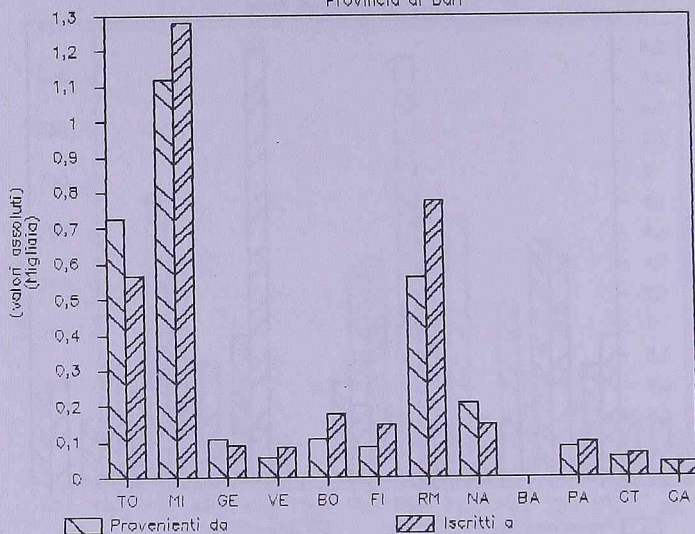
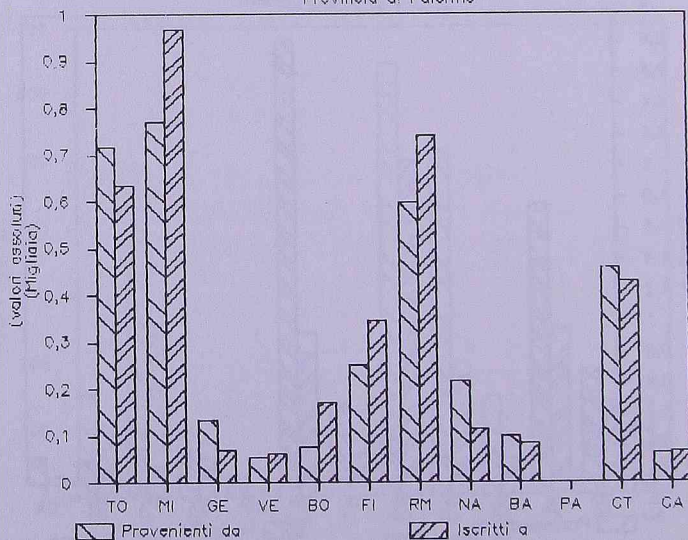


Figura 27 Movimenti della popolazione - 1986 -

Provincia di Palermo



Fonte: Elaborazioni su dati Istat

Figura 28 Movimenti della popolazione - 1986 -
Provincia di Catania

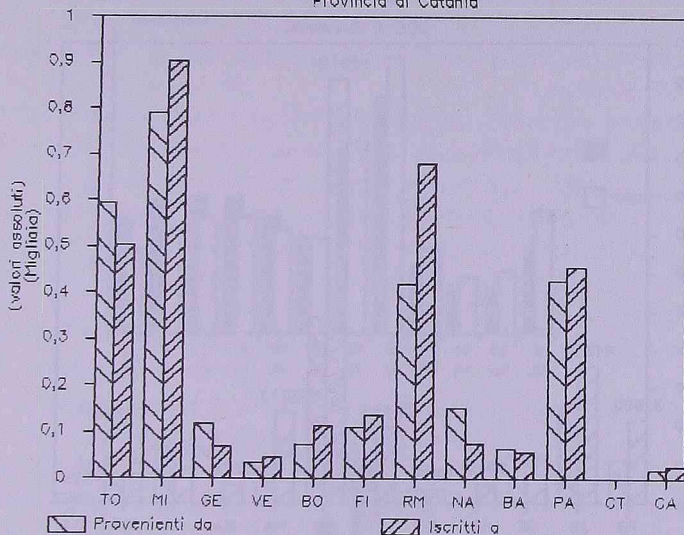
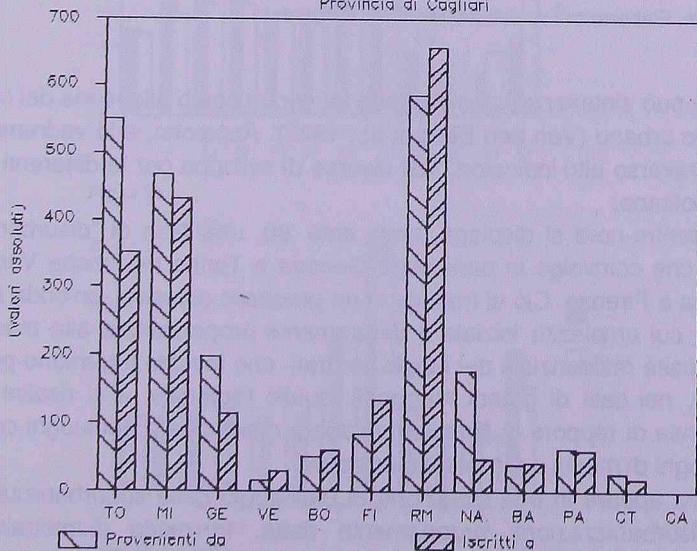
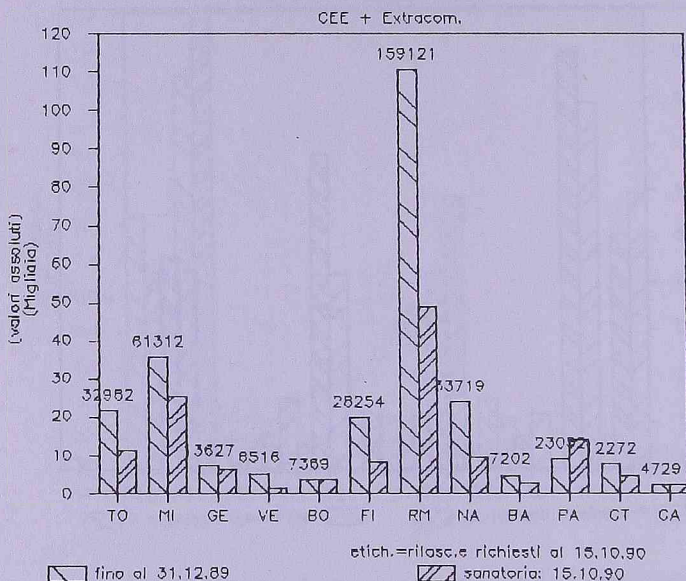


Figura 29 Movimenti della popolazione - 1986 -
Provincia di Cagliari



Fonte: Elaborazioni su dati Istat

Figura 30 Permessi di soggiorno - province -



Fonte: Elaborazioni su dati del Ministero dell'Interno

Si può sintetizzare quanto detto facendo ricorso alla teoria dei cicli di sviluppo urbano (Van den Berg et al., 1982). Appaiono, e lo vedremo anche attraverso altri indicatori, fasi diverse di sviluppo per le differenti aree metropolitane:

- i) nel centro-nord si dispiega, negli anni '80, una fase di "disurbanizzazione" che coinvolge in particolare Genova e Torino ma anche Venezia, Bologna e Firenze. Ciò si traduce in un processo diffusivo -un'onda smorzata la cui ampiezza iniziale è direttamente proporzionale alla massa e alla densità residenziale dei luoghi centrali- che investe il territorio provinciale e, nei casi di grandi metropoli, quello regionale, e si risolve nella evenienza di rapporti di complementarietà residenziale dei luoghi centrali con luoghi di media e piccola dimensione;
- ii) Roma appare in una situazione di passaggio dalla suburbanizzazione alla disurbanizzazione propriamente detta. In modo diametralmente opposto Milano che pur restando all'interno del processo disurbanizzativo

Figura 31

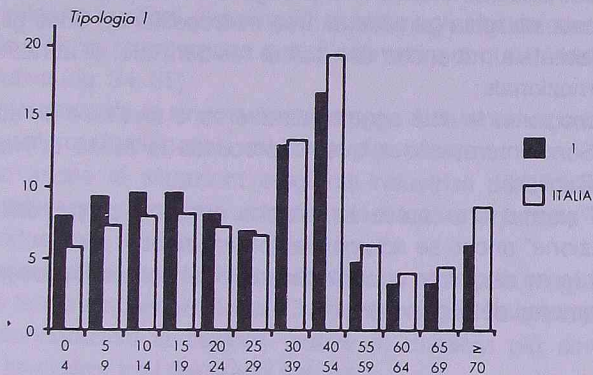


Figura 32

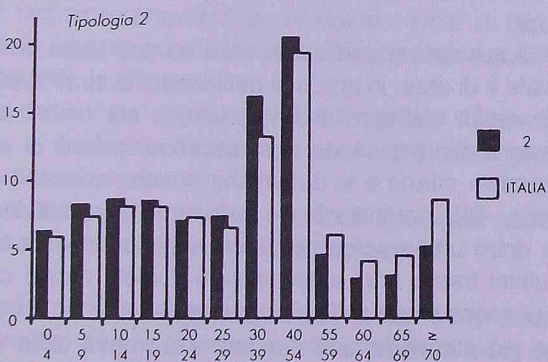
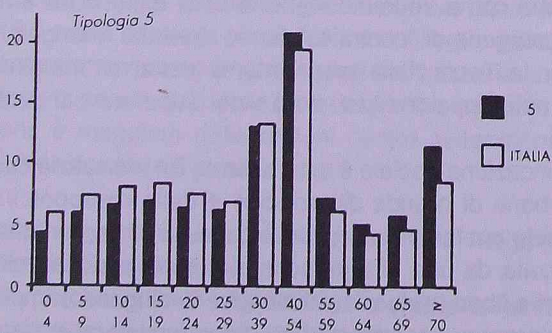


Figura 33



Fonte: Somea 1987

presenta elementi che inducono a prefigurare una prossima riurbanizzazione su scala allargata (almeno di area metropolitana). Sono gli indicatori di densità abitativa ma anche di mobilità residenziale, di attrattività nazionale e internazionale;

iii) nel Mezzogiorno le città oggetto attraversano una fase di "suburbanizzazione". Sono interessate a questo processo le realtà di Napoli, Bari, Catania e Cagliari;

iv) resta Palermo che presenta ancora caratteri propri della fase di "urbanizzazione" anche se ad uno stadio avanzato.

All'interno di questo quadro descrittivo si colloca il processo stesso d'invecchiamento della popolazione.

3.2. Stratificazione sociale, reddito, consumi

L'analisi di questa sezione sarà svolta su due scale diverse: una di livello provinciale e di area, in grado di definire sia la stratificazione sociale specifica delle realtà metropolitane considerate sia i livelli di ricchezza (reddito) e di consumo pro-capite; una seconda tenderà di esplicitare le possibilità lavorative offerte e le dinamiche in atto nei settori economici a livello regionale. Ciò permetterà di collocare le specifiche situazioni metropolitane entro una macrodinamica economica che ha interessato il paese negli ultimi trenta anni evidenziando il ruolo nuovo che i sistemi metropolitani possono avere nello sviluppo territoriale.

Abbiamo già altrove fatto riferimento alla rottura della visione dicotomica dello sviluppo economico a livello territoriale e alla presenza di una Terza Italia che come vedremo viene ancora riaffermata empiricamente anche se le categorie di "centralità" per le aree del "triangolo" industriale, "periferia" per la Terza Italia propriamente detta, e "marginalità", per le zone meridionali, appaiono per molti versi superate dai processi di sviluppo stessi.

La stratificazione sociale è sicuramente un indicatore caratterizzante delle aree urbane di grande dimensione e delle metropoli in particolare. Emerge un dato costante: tutti i centri considerati presentano una tipologia caratterizzata da una alta percentuale, rispetto alla media nazionale, di imprenditori e liberi professionisti nonché di dirigenti e impiegati mentre i lavoratori in proprio, i coadiuvanti e i dipendenti sono in generale su soglie inferiori alla media nazionale (2). E, come afferma la stessa indagine

Somea (Somea, 1987) sui comuni italiani, "il caso di comuni molto sviluppati che svolgono funzioni direzionali" rispetto agli altri comuni della Regione. Delle differenze emergono quindi all'interno di questo dato di omogeneità relativa (fig. 34, 35):

- appare sicuramente la singolarità della provincia romana, unico caso a netta prevalenza impiegatizia sul lavoro dipendente;
- appaiono anche le situazioni artigianal-industriali della "Terza Italia" con una presenza significativa degli strati di lavoro in proprio, anche nel settore industriale, a scapito dei dipendenti;
- infine appare la tipologia meridionale dove lo strato dei dirigenti e degli impiegati tende a scendere sotto il 30% a favore del lavoro dipendente. Queste connotazioni si colgono anche in maniera più sintetica dal rapporto lavorativo tra i due sessi (fig. 36):
- le regioni del centro-nord con una forte presenza di manodopera industriale femminile propria delle produzioni locali di piccola e media dimensione e a basso contenuto di capitale, in settori quali le calzature, concia delle pelli, tessili, ecc.;
- il "triangolo industriale" con un relativo equilibrio tra lavoro femminile dipendente e indipendente ma con una significativa presenza delle donne nel mercato del lavoro;
- infine il Sud dove ad un relativo equilibrio tipologico corrisponde una scarsa presenza femminile nel mercato del lavoro.

Per quanto concerne i diversi settori produttivi le dinamiche degli anni '80 continuano il trend cominciato nella seconda metà degli anni '70 (figg. 37-41).

- Decrescono cioè le unità di lavoro agricolo con un tasso maggiore nel meridione (5,5 punto contro la perdita di 1,4 del centro-nord).
- Dinamica opposta avviene per gli occupati nell'industria che scendono in tutte le regioni con le sole eccezioni del Molise e Basilicata, tuttavia la contrazione è maggiore nelle regioni centro settentrionali (7 punti) rispetto alle meridionali (4,5 punti).
- Infine i servizi registrano un'ulteriore espansione maggiore nel sud rispetto alle realtà del centro-nord.

In termini percentuali ciò significa un riequilibrio tendenziale tra industria e agricoltura sia nel nord che nel sud mentre lo squilibrio nei servizi permane e si aggrava caratterizzando l'economia meridionale quale economia "terziaria di basso rango", definita cioè nella quasi totalità

Figura 34 Stratificazione sociale

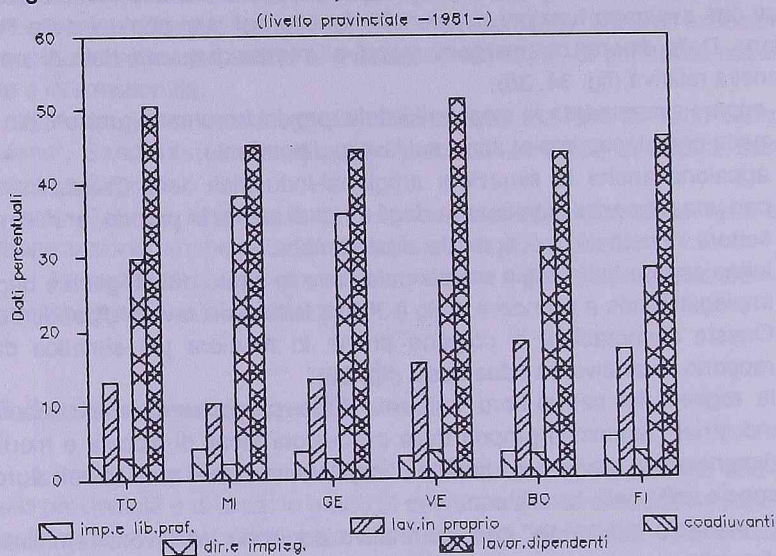
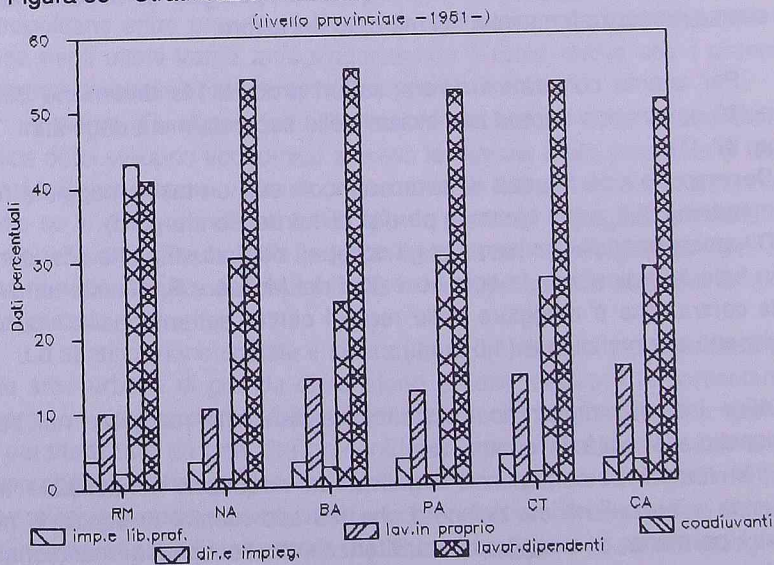


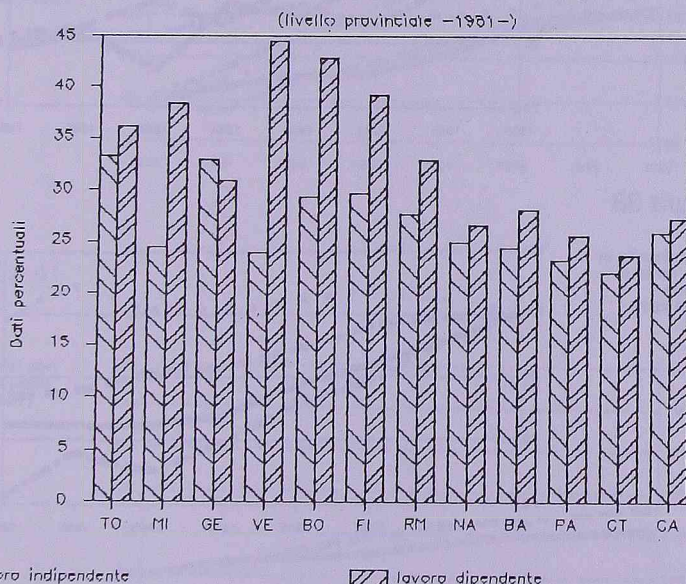
Figura 35 Stratificazione sociale



Fonte: Elaborazioni su dati Istat

da servizi vendibili, in particolare il commercio, e sostenuta dalla pubblica amministrazione (tab. 7).

Figura 36 Lavoratrici



Fonte: Elaborazioni su dati Istat

Nel complesso risulta un quadro lavorativo che penalizza le aree a centrali, in particolare il Piemonte, con una crescita delle unità di lavoro solo del 3% nel centro-nord (contro una media del 4% nazionale) e riconferma una tendenza al riequilibrio territoriale nord-sud, con una crescita del 6,4% nel sud (fig. 42).

Figura 37

**Dinamica
delle unità di
lavoro per
ripartizione
geografica.
Agricoltura (anni
1980-1987)**

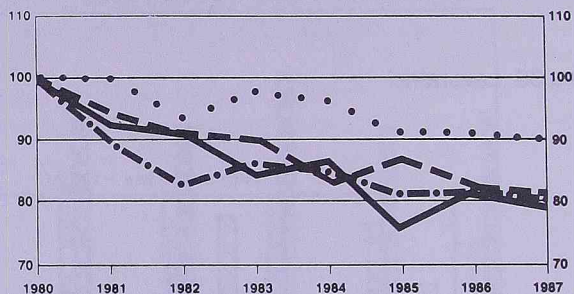


Figura 38

**Industria in
senso stretto
(periodo
1980-1987)**

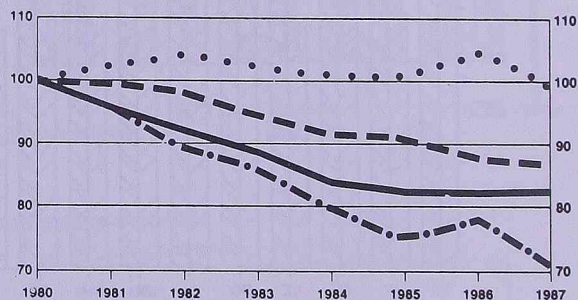


Figura 39

**Costruzioni
(anni 1980-1987)**

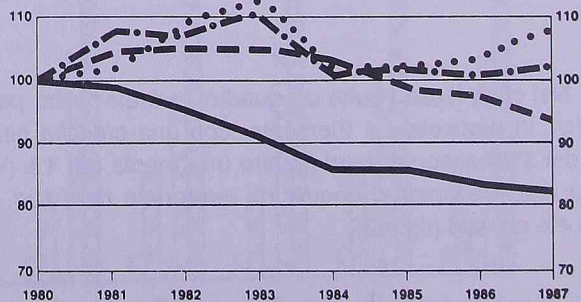


Figura 40

**Dinamica
delle unità di
lavoro per
ripartizione
geografica.
Servizi vendibili
(anni 1980-1987)**

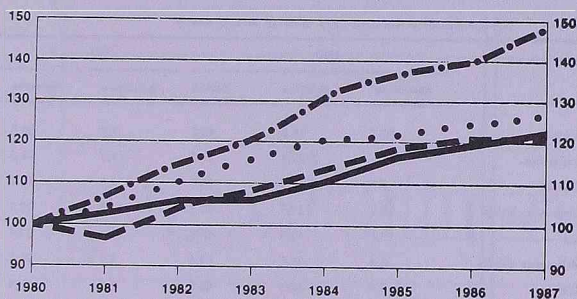
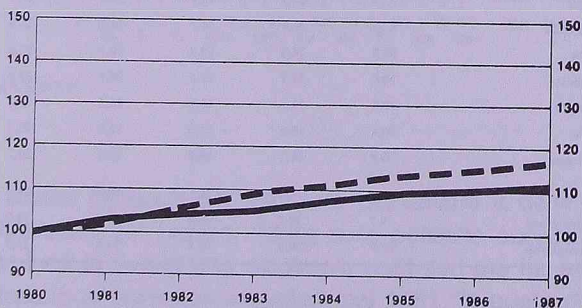


Figura 41

**Servizi non
vendibili (anni
1980-1987)**



Dip. Centro-Nord
 Dip. Mezzogiorno
 Ind. Centro-Nord
 Ind. Mezzogiorno

Fonte: Ministero del Lavoro 1990

Figura 7 Rami di attività economica

(Composizioni percentuali delle unità di lavoro totali)

	1980			1987		
	Agricoltura	Industria	Servizi	Agricoltura	Industria	Servizi
Piemonte	10,7	44,2	45,1	9,6	36,5	53,9
Valle d'Aosta	12,3	29,8	57,9	11,3	24,2	64,5
Lombardia	4,5	49,5	46,0	4,0	40,7	55,3
Trentino-Alto Adige	14,8	24,7	60,5	12,4	20,7	66,9
Veneto	12,1	43,8	44,1	11,1	37,4	51,5
Friuli-Venezia Giulia	8,4	36,0	55,6	8,2	28,2	63,6
Liguria	7,4	26,6	66,0	6,9	22,4	70,7
Emilia-Romagna	13,9	37,4	48,7	10,7	33,8	55,5
Toscana	11,6	39,6	48,8	9,5	33,4	57,1
Umbria	15,3	39,7	45,0	11,8	28,9	59,3
Marche	14,3	40,8	44,9	12,4	33,9	53,7
Lazio	9,0	23,6	67,4	7,0	18,9	74,1
Abruzzo	22,7	30,5	46,8	16,3	26,7	57,0
Molise	33,8	23,7	42,5	24,2	25,2	50,6
Campania	21,9	26,4	51,7	16,9	20,6	62,5
Puglia	22,8	26,3	50,9	16,1	23,0	60,9
Basilicata	34,2	24,2	41,6	24,1	25,5	50,4
Calabria	30,8	23,1	46,1	26,5	19,4	54,1
Sicilia	20,8	25,6	53,6	15,6	20,5	63,9
Sardegna	16,9	28,3	54,8	13,9	21,7	64,4
ITALIA	13,6	35,9	50,5	11,0	29,7	59,3
Centro-Nord	9,7	39,9	50,4	8,3	33,0	58,7
Mezzogiorno	22,9	26,2	50,9	17,4	21,7	60,9

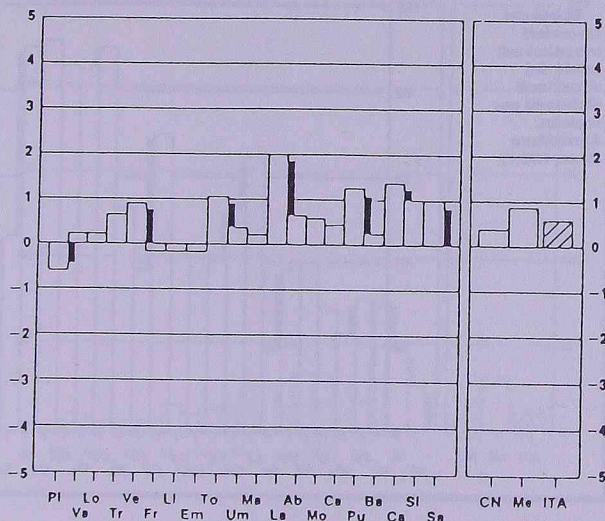
Fonte: Ministero del Lavoro 1990

Ciò non deve assolutamente fare pensare che le dinamiche in atto siano in grado di eliminare le discrasie storiche delle diverse aree geografiche: il tasso di disoccupazione che nel nord si aggira nel 1988 intorno al 6-7% nel sud supera facilmente il 20% esplicitando una cronicità difficilmente sanabile (tab. 8).

Figura 42

Tassi medi
annui di crescita
delle unità di
lavoro per
regione.

(periodo 1980-
1987)



Fonte: Ministero del Lavoro

La stessa analisi condotta dal Ministero del Lavoro e della Previdenza sociale (Ministero del Lavoro, 1990) sulle politiche occupazionali non solo mette in luce la persistente dicotomia nord-sud ma ne esplicita caratteri nuovi rispetto ai lavoratori irregolari: nel 1981 "la quota di lavoratori irregolari sull'intero territorio nazionale è pari al 12,9% ma nel centro-nord essa è pari al 6,2% mentre nel meridione ammonta al 28,2%". Tra i lavoratori dipendenti nelle regioni meridionali il 26,2% non hanno un contratto di lavoro regolare contro il 4,5% del centro-nord.

Sono in particolare i settori agricolo e delle costruzioni a determinare la forte differenza ma il trend è costante in tutti i settori economici (figg. 43-46).

Emerge quindi una realtà che se per un verso manifesta tendenze al riequilibrio per altro verso acutizza, è il caso dei contratti di lavoro irregolari o dell'occupazione nei servizi, fenomeni occupazionali discrasici che si risolvono in forti differenziazioni di reddito e di consumo pro-capite (fig. 47, 48) nelle diverse aree del territorio.

Figura 43

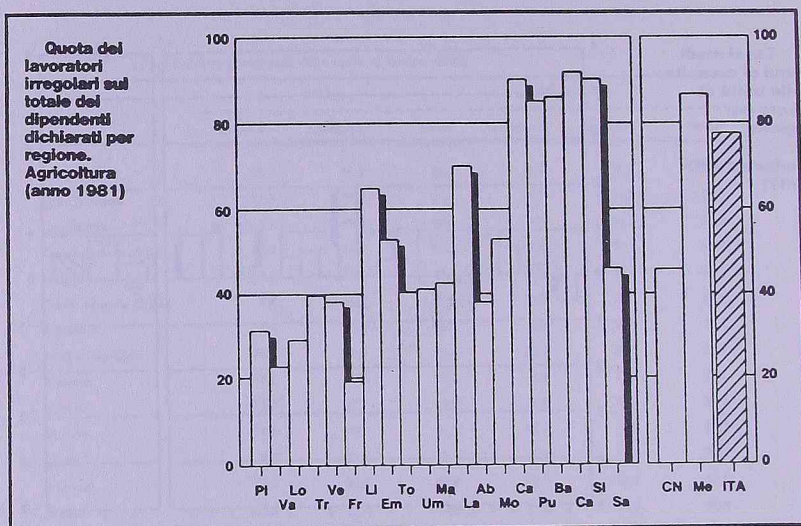


Figura 44

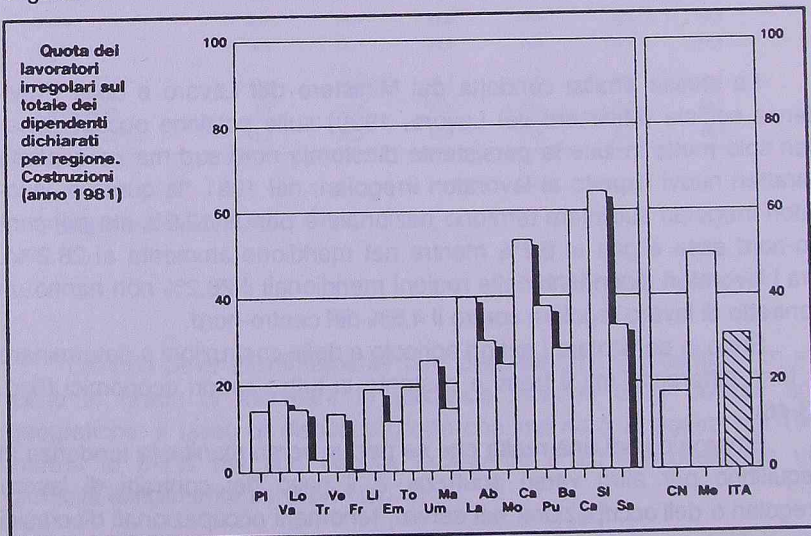


Figura 45

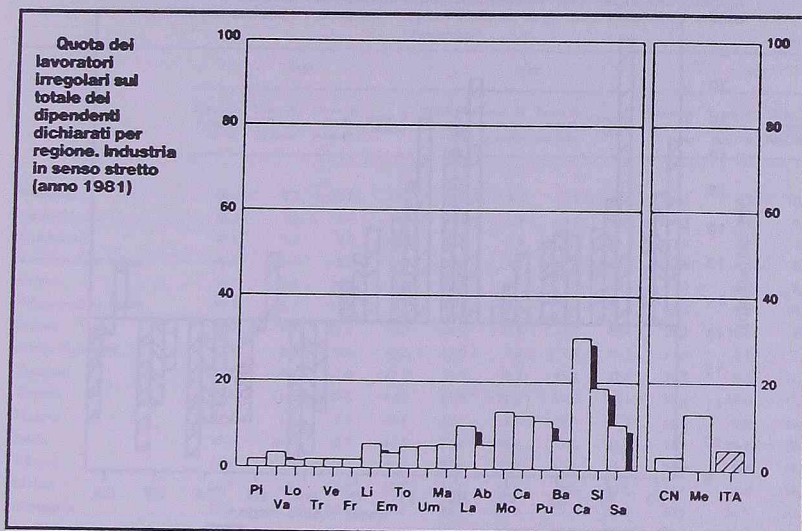
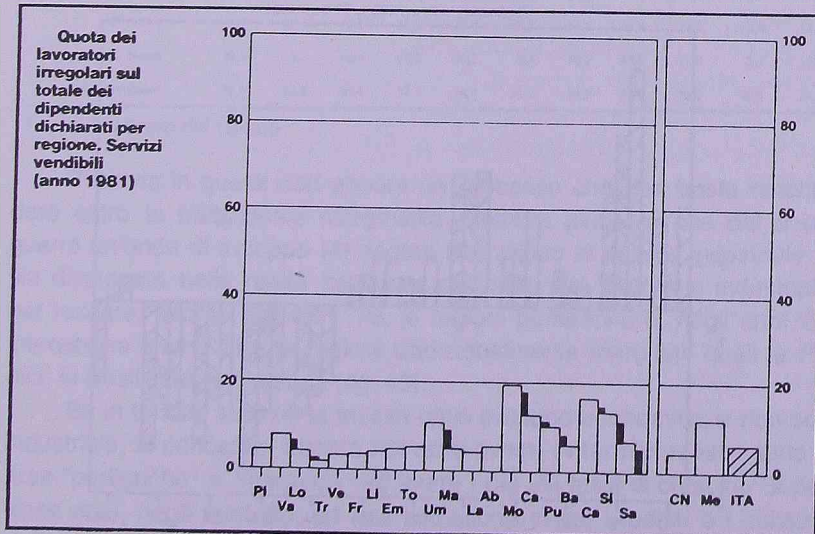


Figura 46



Fonte: Ministero del Lavoro 1990

Figura 47 Reddito pro-capite: 1987

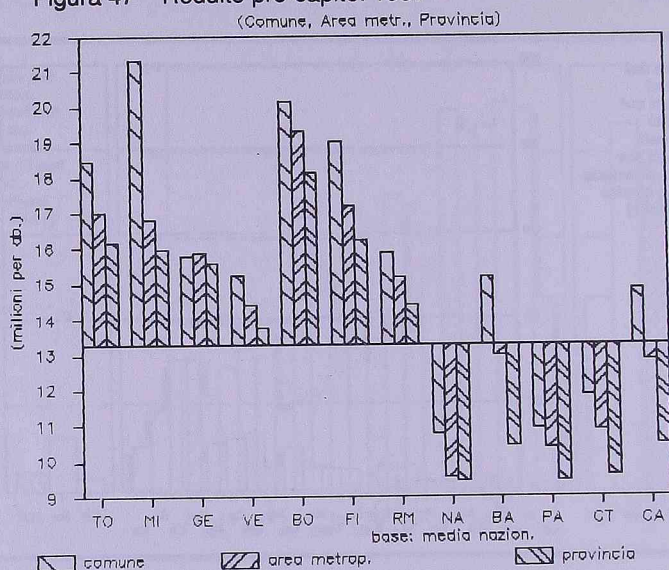
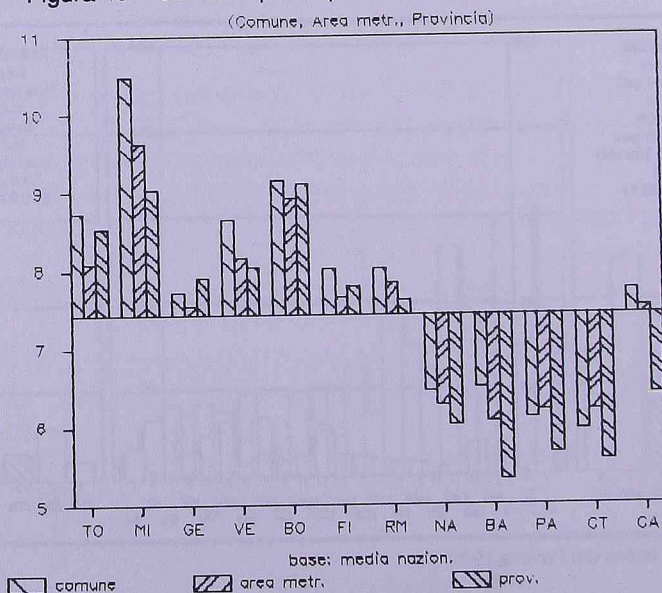


Figura 48 Consumi pro-capite: 1985



Fonte: Elaborazioni su dati Sps

Tabella 8

Tassi di occupazione, disoccupazione, disoccupazione/sottoccupazione,
attività per entrambi i sessi, nelle regioni italiane, negli anni 1986, 1987 e 1988
(Percentuali)

	1986				1987				1988			
	Tasso di occupazione	Tasso di disoccupazione	Tasso di disocc./sottocc.	Tasso di attività	Tasso di occupazione	Tasso di disoccupazione	Tasso di disocc./sottocc.	Tasso di attività	Tasso di occupazione	Tasso di disoccupazione	Tasso di disocc./sottocc.	Tasso di attività
Piemonte	40,5	9,2	10,9	44,7	40,4	9,4	11,2	44,6	41,3	8,3	10,0	45,1
Valle d'Aosta	42,3	4,0	5,9	44,2	42,9	5,9	5,9	45,5	42,9	5,9	7,7	45,5
Lombardia	41,2	7,4	8,9	44,5	41,8	6,9	8,3	45,0	42,6	5,8	7,0	45,2
Trentino-Alto Adige	40,5	6,4	8,4	43,3	41,2	6,1	7,8	43,9	42,7	4,6	6,3	44,8
Veneto	39,7	7,8	10,0	43,0	41,0	7,5	9,6	44,3	41,9	6,9	8,5	45,0
Friuli-Venezia Giulia	37,2	8,9	11,8	40,9	37,6	9,1	11,4	41,3	38,6	8,4	10,0	42,1
Liguria	36,7	9,2	11,7	40,5	36,1	10,5	12,9	40,4	36,3	10,6	12,2	40,6
Emilia-Romagna	42,7	8,9	9,4	46,3	43,0	7,5	8,8	46,5	43,9	6,3	7,5	46,8
Toscana	38,9	9,3	11,0	42,9	38,9	9,3	11,5	42,9	39,5	9,3	11,2	43,5
Umbria	37,6	11,4	14,6	42,3	37,6	11,0	14,5	42,3	38,6	10,6	12,1	43,2
Marche	42,3	7,9	9,5	45,9	42,7	8,6	10,7	46,7	42,6	8,0	10,1	46,3
Lazio	37,2	10,4	12,7	41,5	36,9	10,2	12,3	41,1	37,6	10,9	12,9	42,1
Abruzzi	36,4	11,4	13,4	41,2	37,0	10,7	12,6	41,4	37,6	9,8	11,8	41,7
Molise	36,0	9,9	14,4	39,8	37,1	12,2	15,3	42,2	38,1	12,6	14,4	43,6
Campania	32,2	17,7	22,1	39,2	30,3	23,2	27,3	39,4	29,9	23,7	27,5	39,2
Puglia	32,2	14,4	17,9	37,6	31,4	16,4	19,1	37,6	31,2	17,2	20,1	37,6
Basilicata	32,7	19,8	23,2	40,8	32,8	19,9	22,4	41,0	32,0	21,5	24,8	40,8
Calabria	30,2	17,9	23,6	36,8	28,7	21,7	27,0	36,6	28,7	25,0	29,5	38,3
Sicilia	29,5	16,2	20,4	35,2	29,3	18,1	23,5	35,8	29,0	21,6	26,7	37,0
Sardegna	29,9	20,5	24,5	37,6	30,7	19,1	23,0	38,3	31,2	19,8	23,4	38,9
ITALIA	36,9	11,1	13,8	41,5	36,8	12,0	14,6	41,8	37,2	12,0	14,5	42,2
CENTRO NORD	39,9	8,5	10,4	43,6	40,2	8,4	10,2	43,9	41,0	7,7	9,3	44,4
MEZZOGIORNO	31,5	16,5	20,6	37,7	30,7	19,2	23,2	38,6	30,6	20,6	24,5	38,5

Fonte: Ministero del Lavoro

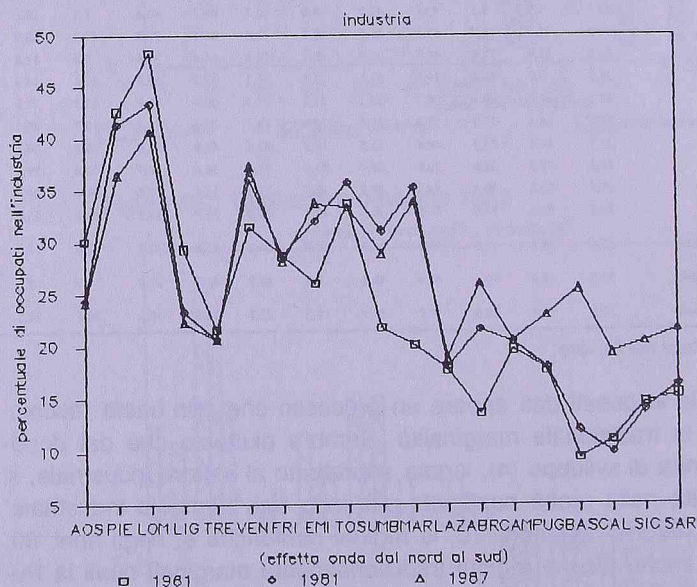
Tuttavia in questi dati appare un processo che non basta racchiudere entro la tradizionale marginalità. Sembra piuttosto che dal dopoguerra un'onda di sviluppo (4), legata soprattutto al settore industriale, si sia dispiegata nella realtà nazionale partendo dal "triangolo industriale" per toccare, intorno agli anni '70, le regioni periferiche e, negli anni '80, interessare anche alcune regioni tradizionalmente marginali quali la Puglia, la Basilicata, la Calabria (fig. 49).

Se in termini assoluti la massa dello sviluppo economico, e non solo industriale, si concentra ancora nel nord-ovest, in termini relativi sono le aree "periferiche" e "marginali" ad avere i più alti tassi di crescita. Si perviene così, negli anni '80, ad una situazione in cui i redditi e i consumi delle aree di Bologna, Firenze e Roma possono competere sicuramente con quelli delle aree tradizionalmente centrali.

Appaiono due dinamiche complementari proprie di questa macro-onda economica la cui ampiezza di sviluppo è massima nelle regioni del centro-nord del paese:

- una tendenza al "declino" occupazionale nelle aree centrali quali Genova e Torino in cui il calo occupazionale dell'industria trova difficoltà ad essere sostituito dai nuovi settori di terziario produttivo e direzionale;
- una tendenza allo "sviluppo" occupazionale di aree tradizionalmente marginali che fa perno sull'industria propriamente detta, di piccola dimensione, sostenuta dalla mano pubblica, ma soprattutto sull'industria delle costruzioni e sui servizi vendibili: Bari, Cagliari, alcune zone della Basilicata e della Campania.

Figura 49 Distribuzione percentuale dell'occupazione



Fonte: Elaborazioni su dati Istat

Ciò si risolve in un relativo "riequilibrio" e la stessa dicotomia riscontrata nell'occupazione irregolare va, a nostro avviso, interpretata entro tale tendenza: nel sud la possibilità di sfuggire al controllo del regime di lavoro, insieme ai trasferimenti che attraverso l'azione pubblica si hanno, contri-

buiscono a sostenere e fomentare l'onda dello sviluppo territoriale. Un'onda spesso nascosta ai dati ufficiali che si dispiega grazie ai meccanismi di rapporto irregolare del lavoro, di basso costo della mano d'opera, di trasferimenti pubblici all'industria e ai servizi. In questo nuovo quadro economico-territoriale vanno inserite le analisi inerenti le città metropolitane.

Nella nuova evenienza "post-industriale" in cui il ruolo dell'industria resta centrale solo se integrato con il settore dei servizi, della ricerca, dell'innovazione, il ruolo delle città metropolitane diventa in gran parte sostitutivo del più tradizionale ruolo svolto negli anni passati dal polo di sviluppo industriale. Le aree metropolitane e i sistemi metropolitani, ovvero le reti di connessione strategiche tra città, possibili e auspicabili, possono essere i soggetti economici nuovi dello sviluppo territoriale. Ma questo richiede elaborazioni e politiche ancora da definire.

3.3. La qualità urbana della vita

Gli indicatori di qualità e di status di una città possono essere molteplici e le stesse variabili demografiche possono definire situazioni urbane diverse. In questo paragrafo tralasceremo tuttavia sia gli indicatori di carattere demografico che quelli di natura economica per orientarci a definire ciò che è indicato con "qualità della vita". Considereremo pertanto indicatori che tendano a definire l'ambiente urbano, il livello medio culturale della metropoli, i fenomeni di anomia e di coesione sociale. Essi rappresentano solo alcune e incomplete opzioni possibili ma sono sufficienti ad indicare un percorso analitico da dispiegare. Ed è questo, come abbiamo già detto, uno degli scopi del presente lavoro.

Il problema che si pone, nell'analisi dello status urbano, parte da una premessa teorica necessaria.

Negli anni '60 la teoria dello sviluppo polarizzato ha fornito le basi su cui innescare processi di sviluppo territoriali. Si trattava di costruire dei poli di sviluppo con imprese motrici in grado di attrarre imprenditorialità e competenze in aree di tradizionale marginalità socio-economica. L'intervento dello Stato si è orientato in tal senso sia nel decennio '60 che '70: si pensi alle aree industriali di Napoli, Taranto, Bari, Crotone, Gela ecc.

Non ci interessa in questa sede verificare se questi interventi abbiano avuto esito positivo rispondendo alle premesse originarie, ci inte-

ressa piuttosto affermare che in una economia postindustriale la motricità economica non viene più dispiegata da singole e grandi strutture produttive bensì da un mix di fattori e di settori, dall'integrazione di produzione, innovazione, servizi, capacità direzionali, efficienza burocratica ecc.

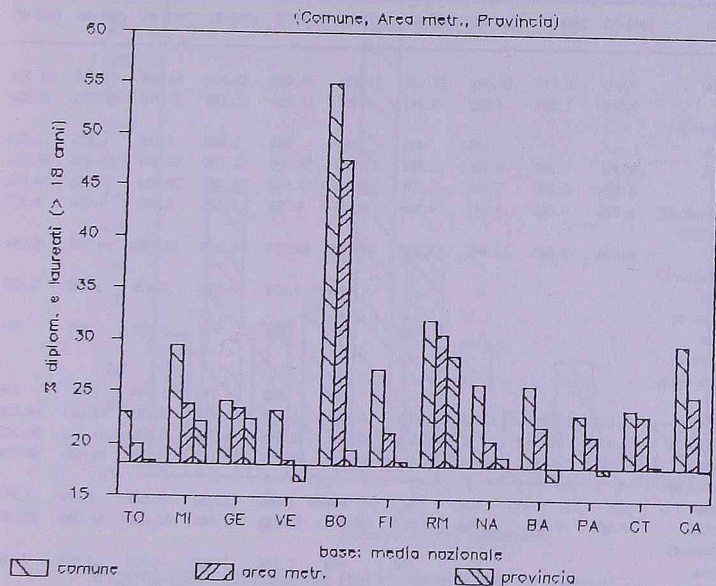
In senso territoriale ciò si traduce in una parziale modificazione dei punti singolari dello sviluppo. Non sono più i poli industriali a costituire attrattorialità bensì quei "luoghi" in cui si concretizza l'integrazione intersettoriale post-industriale: le grandi città e le metropoli. In esse esiste, almeno in via teorica, la possibilità di integrare settori produttivi e dei servizi, innovazione e organizzazione, mercato di sbocco e mercato delle risorse.

Il problema dello status e della qualità urbana non è allora secondario ma significa verificare le possibilità, l'offerta in termini di "qualità della vita", che le città possiedono. Lo sviluppo economico passa anche, se non soprattutto, per questa via: una città che ha uno status di basso rango respingerà le forze più innovative e attive della società e ciò si tradurrà in difficoltà di sviluppo economico.

Bisogna partire quindi dal concetto che lo sviluppo economico non è sconnesso dall'attrazione sociale e ambientale, dalla qualità della vita, dallo status urbano: in sintesi dalla qualità urbana offerta. Qui la problematica dello squilibrio territoriale si ripropone ma in maniera diversa che nel passato: lo squilibrio non è tra città e campagna bensì tra ambiente ad alta qualità -e la campagna può essere un fattore sinergico in tal senso- dato dall'integrazione di possibilità di lavoro, di servizi, di "stile di vita", ecc., e ambiente a bassa qualità. La fine dei grandi flussi migratori interni nonostante il permanere di forti discrasie occupazionali tra nord e sud, forme spontanee di rifiuto di alcuni lavori sia nel nord che nel sud (si pensi ai lavori stagionali in agricoltura), rappresentano espressioni palesi della nuova attenzione posta sulla qualità della vita. Daltronde la stessa "qualità totale" del prodotto industriale appartiene a questo nuovo modo di "sentire", di rapportarsi col mercato.

Rispetto a tale contesto si può affermare che le premesse di "status sociale" appaiono sicuramente migliori nelle aree metropolitane non solo per la presenza più accentuata di strati impiegatizi e dirigenziali ma anche e soprattutto per il fatto che in esse esiste un livello medio d'istruzione più omogeneo e con alte percentuali di diplomati e laureati, in rapporto alla media -bassa se paragonata agli altri stati industrializzati- nazionale (fig. 50).

Figura 50 Percentuale di diplomati e laureati - 1981 -



Fonte: Elaborazioni su dati Sps 1990

Questo dato appare un elemento unificante che contraddistingue le aree metropolitane considerate, con la sola, ed "eccezionale", eccezione bolognese. La stessa ricerca Somea (Somea, 1987) lo evidenzia: tra le otto tipologie di comuni presenti in Italia -che vanno da quella esprimente livelli maggiori di istruzione media a quella esprimente il livello più basso- tutti i comuni considerati possono essere classificati nei primi due ranghi (5). E' un dato sostenuto anche dal fatto che tutte le città considerate sono sedi universitarie di notevole dimensione (tab. 9).

Ma questa premessa di omogeneità subito si frantuma se si "gratano" i dati: sia la diffusione, in un anno, dei quotidiani per abitante (fig. 51) sia la diffusione dei periodici (fig. 52) fanno riemergere vecchie dicotomie e riconfermano la centralità culturale bolognese.

Le differenze si aggravano se si prendono in esame altri indicatori:
- i metri quadrati di verde per abitante (fig. 53);

Tabella 9 Studenti universitari iscritti per sede universitaria

Sedi universitarie	1951-52	1956-57	1961-62	1966-67	1971-72	1976-77	1981-82	1984-85	1985-86	1986-87
TORINO: Università	9.973	8.579	11.044	17.120	31.131	39.866	45.015	48.067	47.738	46.911
-Politecnico	2.050	2.353	3.622	5.242	9.287	11.618	11.195	10.768	10.753	10.459
-Istituto superiore di educazione fisica	-	-	184	495	465	980	1.086	1.156	1.193	1.224
MILANO: Università	8.350	7.207	8.306	12.460	33.589	59.358	61.125	65.967	67.029	67.535
-Politecnico	4.322	3.880	5.991	7.725	12.950	18.523	21.363	26.418	28.898	29.651
-Università "L. Bocconi"	4.425	4.442	5.143	6.945	4.329	4.226	6.479	8.665	9.610	9.797
-Università cattolica "S. Cuore"	6.398	8.345	13.641	19.530	20.089	13.734	15.508	17.895	18.747	18.951
-Istituto universitario di lingue moderne	-	-	-	-	1.550	2.604	2.373	2.468	2.590	2.622
-Istituto superiore di educazione fisica	-	-	-	260	307	666	797	1.056	816	797
-Istituto superiore di educazione fisica della Lombardia	-	-	-	-	339	838	975	1.018	1.011	946
VENEZIA: Università	2.120	2.014	3.511	5.391	5.808	6.495	11.417	13.682	14.823	14.606
GENOVA: Università	11.003	9.904	11.121	15.671	26.506	32.514	31.386	31.636	31.515	30.347
BOLOGNA: Università	13.925	12.014	16.811	23.143	42.345	57.554	55.135	59.007	58.555	58.724
-Istituto superiore di educazione fisica	-	-	662	682	599	1.691	1.966	1.584	2.105	1.755
FIRENZE: Università	7.560	7.520	9.768	14.503	28.857	42.652	41.066	41.450	42.280	41.383
-Istituto superiore di educazione fisica	-	-	-	550	459	1.116	2.200	3.420	2.604	2.168
ROMA: Università "La Sapienza"	31.961	34.645	46.470	63.861	97.685	142.098	144.054	159.371	157.328	158.670
-Università "Tor Vergata"	-	-	-	-	-	-	-	2.315	2.769	4.123
-Ist. univ. di magistero "SS. Assunta"	161	227	384	570	959	651	1.012	850	812	708
-Sede dist. dell'Univ. "S. Cuore" di Milano	-	-	-	762	946	1.257	1.280	1.310	1.331	1.350
-Libera Univ. internaz. studi sociali	-	-	-	666	984	834	1.511	2.373	2.659	2.755
-Istituto superiore di educazione fisica	-	-	340	411	653	983	1.410	1.664	2.051	2.185
NAPOLI: Università	23.829	23.319	30.620	40.817	68.784	90.699	96.247	97.930	96.323	73.176
-Istituto universitario navale	854	532	1.202	2.395	1.768	848	983	1.965	2.111	2.171
-Istituto universitario orientale	2.775	3.493	3.763	3.253	5.007	5.191	7.773	8.309	8.245	8.246
-Istituto universitario di magistero "S.O. Benincasa"	1.127	1.118	2.037	4.836	9.463	7.159	4.061	4.271	4.117	3.867
-Ist. di educaz. fisica	-	-	314	538	691	1.512	3.333	3.246	3.169	2.970
BARI: Università	13.140	12.419	16.769	31.678	40.779	43.189	47.434	55.938	56.453	56.245
PALERMO: Università	11.318	10.415	14.184	18.913	34.482	41.266	40.911	41.916	40.159	36.998
-Istituto superiore di educazione fisica	-	-	-	321	285	1.060	2.795	1.681	1.994	1.889
CATANIA: Università	8.999	6.981	8.843	14.236	23.631	27.876	30.607	30.601	30.660	28.415
-Istituto universitario di magistero	558	1.004	1.547	3.294	6.888	4.375	2.747	2.956	3.067	2.859
CAGLIARI: Università	2.517	2.989	4.980	9.475	14.855	18.376	18.074	18.100	18.864	18.961

Fonte: Istat

Figura 51 Diffusione dei quotidiani per abitante

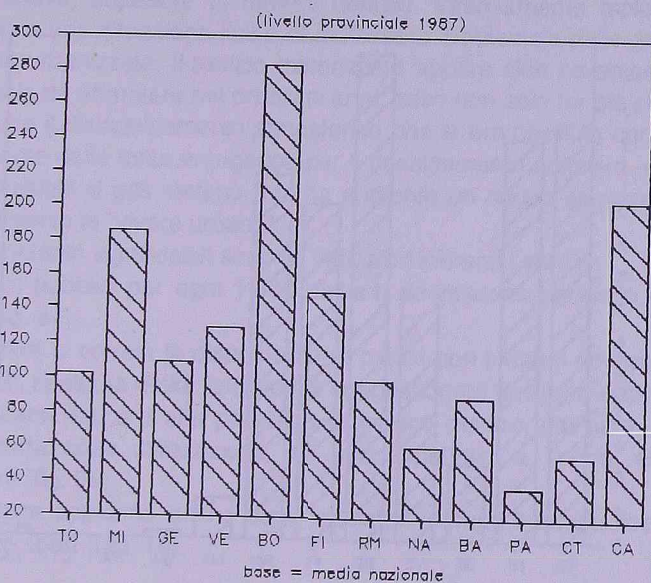
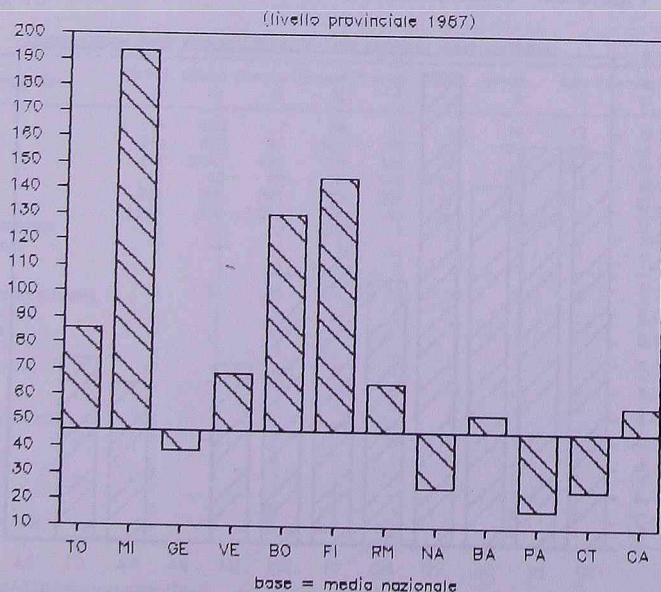


Figura 52 Diffusione dei periodici per abitante



Fonte: Elaborazioni su dati Istat

Figura 53 Metri q. di verde per abitante - 1986 -

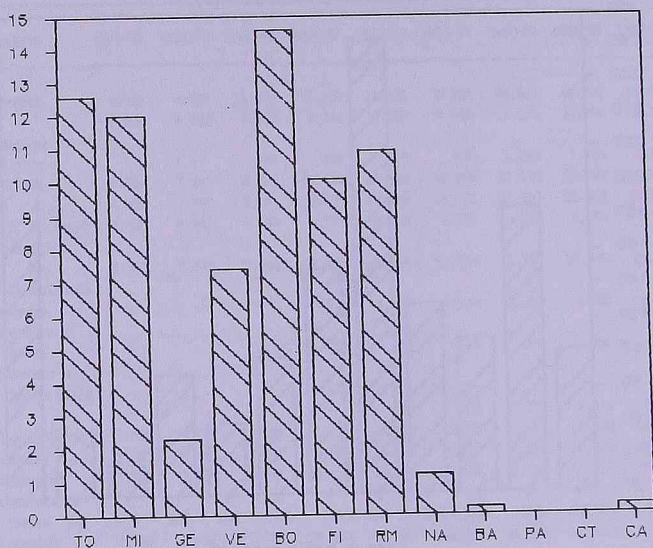
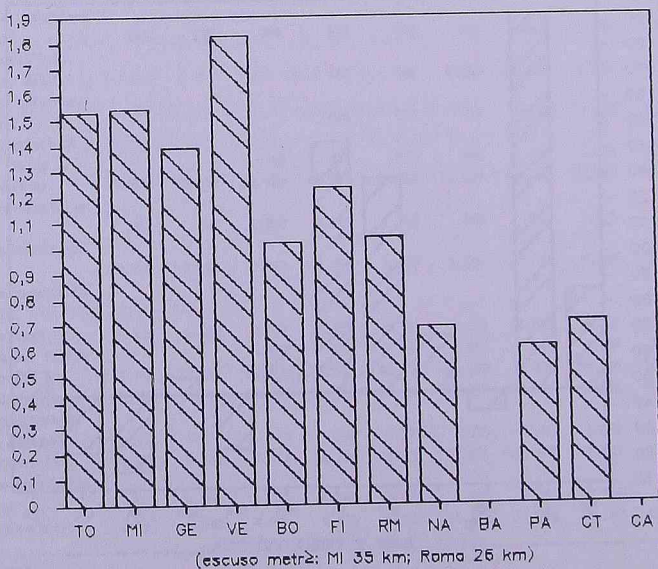


Figura 54 Mezzi pubblici per 1.000 abitanti - 1988 -



Fonte: Elaborazioni su dati Cer-Censis 1988

- il rumore diurno urbano che appare in tutti i casi, con la sola eccezione di Genova, superiore al rumore definito "intensamente molesto" ed esplicita una situazione limite di malessere ambientale delle aree altamente urbanizzate. Il traffico motorizzato appare cioè l'evenienza ambientale da affrontare nei prossimi anni: esso non solo ha più che compensato il disinquinamento atmosferico che si era ottenuto con il cambiamento della fonte energetica per il riscaldamento abitativo -dagli olii combustibili al gas metano- ma ha aggiunto un nuovo elemento di inquinamento al "vivere urbano".
- Altrettanto significativi sono gli indicatori inerenti i servizi:
 - i mezzi pubblici per ogni 1.000 abitanti decrescono andando verso il sud (fig. 54);
 - se inoltre si correla la disponibilità di mezzi con i viaggi effettuati dagli abitanti, risalta la realtà fortemente congestionata dell'area napoletana, con scarsi mezzi e alta presenza di traffico mentre, dall'altra, appare una certa sotto utilizzazione dei mezzi pubblici a Torino, Genova, Firenze (fig. 55);
 - differenze appaiono anche dagli indicatori inerenti il tempo libero (fig. 56) e lo sport (tab. 10).

Tabella 10

- Distribuzione degli impianti sportivi nelle province metropolitane

Tipo d'impianto	Torino N.	Milano N.	Genova N.	Venezia N.	Firenze N.	Roma N.	Napoli N.	Barl N.	Palermo N.	Catania N.
Atletica	28	150	7	34	33	64	23	12	8	8
Calcio	272	840	67	161	195	327	156	62	60	47
Palestre	279	2.047	425	161	100	777	628	204	149	57
Piscine	42	42	59	29	188	243	60	4	9	10
Tennis	282	396	291	203	207	1.327	349	121	28	34
Bocce	1.324	318	1.077	61	50	265	42	7	13	3
Baseball/Softball	9	12	2	4	7	25	2	—	2	1
Canottaggio	2	—	—	7	—	1	2	1	—	—
Golf	5	5	4	—	1	3	1	—	—	—
Hockey e pattinaggio a rotelle	16	32	19	21	28	50	15	6	6	5
Hockey prato	—	2	3	—	—	—	1	—	—	—
Ippodromi	7	15	14	—	—	2	11	—	8	3
Motodromi	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—
Pesca sportiva	18	2	4	2	—	—	—	—	—	—
Rugby	1	17	4	7	5	18	8	—	1	4
Sci	—	1	1	—	1	—	1	—	1	2
Sport su ghiaccio	5	3	—	—	—	1	—	—	—	—
Tiro arco	2	—	3	3	3	8	1	—	—	—
Tiro segno	2	4	3	1	4	10	2	—	3	1
Tiro a volo	6	3	5	1	14	21	5	1	4	2
Velodromi	2	2	1	1	—	—	5	—	—	—
Altri	6	—	48	82	—	—	48	4	11	12
Abitanti in milioni	3,3	4,0	1,0	0,8	1,2	3,7	3,0	1,5	1,2	2,0

Fonte: Cer-Censis su dati Coni

Figura 55 Viaggi all'anno per abitante - 1988 -

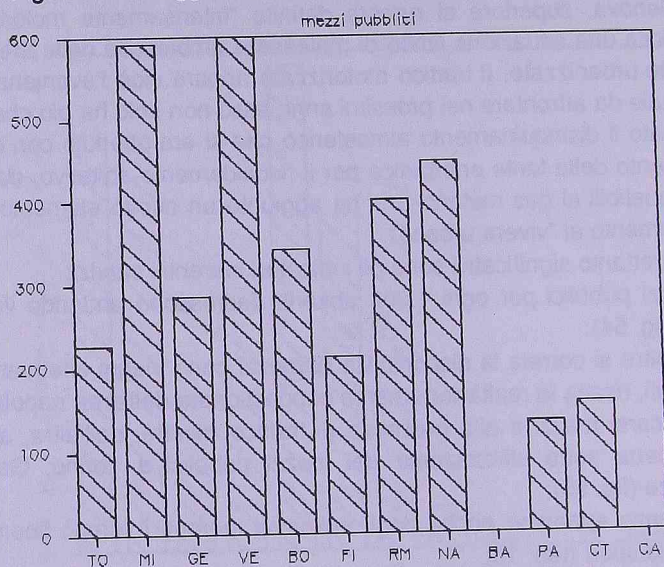
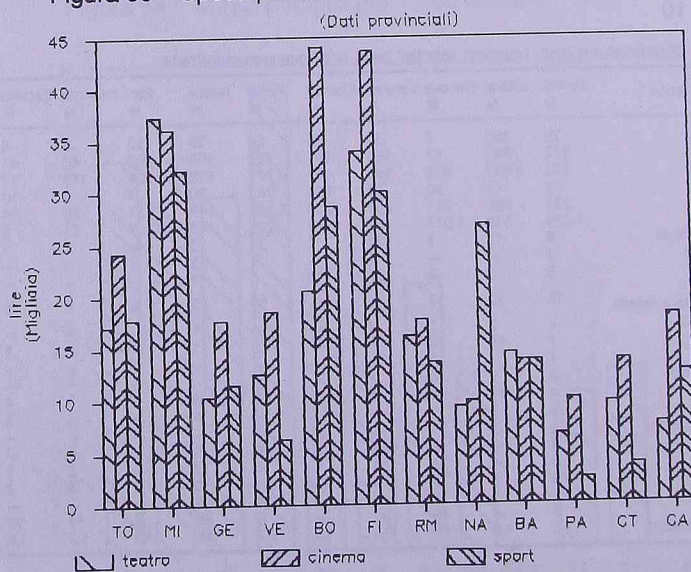


Figura 56 Spesa per abitante - 1987 -



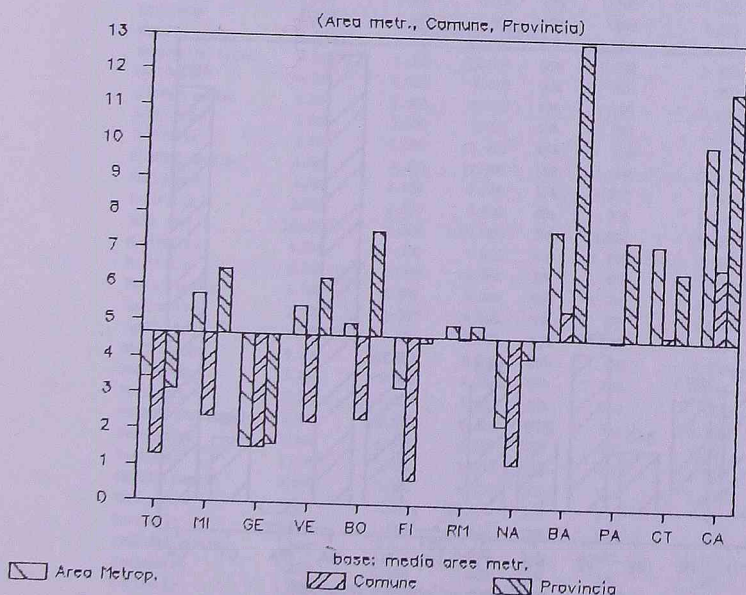
Fonte: Elaborazioni su dati Istat

La qualità urbana, già di per sé critica in tutte le città, appare nel Mezzogiorno seriamente compromessa sia per la mancanza di servizi e di verde, sia per una situazione socio-economica che non permette ancora il dispiegarsi di una domanda qualitativa diffusa sul territorio ed esterna all'ambito prettamente lavorativo.

Il persistere e, nel caso della qualità urbana, l'aggravarsi della dicotomia nord-sud si può anche cogliere da altri indicatori.

Un interessante indicatore ci è fornito dalla variazione delle abitazioni rispetto alla variazione media delle aree considerate (fig. 57).

Figura 57 Variazione delle abitazioni 1981-88



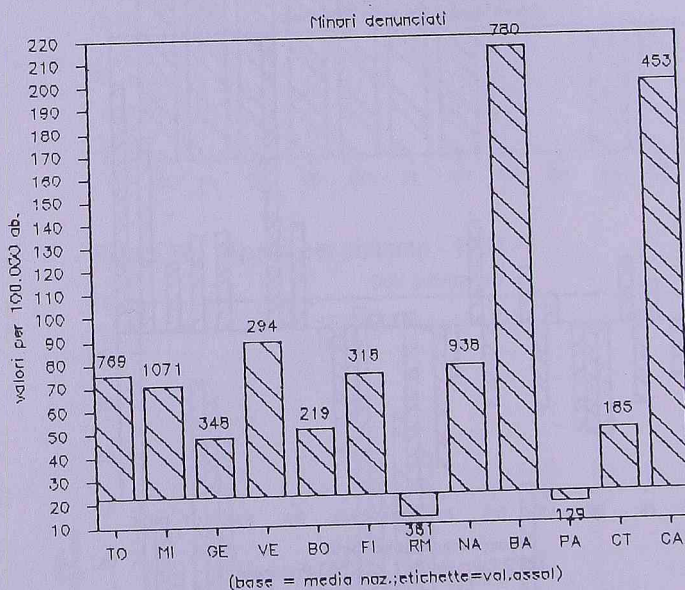
Fonte: Elaborazione su dati Sps 1990

Esso riconferma analisi precedentemente esplicate evidenziando il "declino" delle aree genovese e torinese, la grave situazione abitativa di Napoli, la suburbanizzazione delle aree centro meridionali, la transizione riurbanizzativa dell'area milanese. Le quotazioni stesse del mercato immobiliare riconfermano i risultati precedenti: i costi immobiliari a Milano sono paragonabili a quelli di aree con caratteristiche particolari come

Venezia o Roma, relativamente bassi appaiono i costi in città in piena fase "disurbanizzativa" quali Torino o Genova; calano infine le differenze tra centro e periferia nelle città del sud evidenziando lo stato grave di abbandono in cui versano i centri delle città meridionali (tab. 11).

E' ancora all'interno dei diversi stadi di sviluppo urbano che trovano senso molti indicatori sociali: le città dove maggiore è la crescita, le città in piena condizione suburbanizzativa sono anche quelle dove maggiori sono i delitti contro il patrimonio (fig. 58), i delitti contro la vita (fig. 59), dove più alta è la delinquenza giovanile (fig. 60).

Figura 60 Delitti contro il patrimonio. Provincia - 1986 -



Fonte: Elaborazioni su dati Istat

Così anche, le città dove più recente è la "conquista", in forma stabile, del benessere, in particolare Bologna e Firenze, dove maggiore è l'alternarsi di modelli culturali, sono anche quelle più sprovviste di "anticorpi sociali", cioè di una cultura in grado di rispondere alla nuova evenienza sociale ed economica. I fenomeni di anomia sociale, primo tra

Tabella 11 Mercato e investimenti
Quotazioni medie in 000 per mq lordo

0=non quotato; i.a.=incidenza area

Autunno 1990 città e zona	Abitazioni nuove	Abitazioni recenti	Negozi	i.a.	Abitazioni nuove	Autunno 1980 Negozi
TORINO centro	4.750	3.400	10.000	64%	1.500	2.200
Semicentro	2.850	2.250	3.500	53%	1.050	1.000
Periferia	2.300	1.750	1.800	42%	750	850
MILANO centro	10.000	9.000	14.000	70%	2.150	4.200
Semicentro	4.800	4.000	7.000	58%	1.500	2.500
Periferia	2.800	2.400	4.000	50%	925	1.700
GENOVA centro	5.000	3.500	8.000	65%	1.400	2.300
Semicentro	2.900	2.300	4.500	57%	1.000	1.550
Periferia	1.800	1.400	2.500	50%	800	1.125
VENEZIA centro	10.000	7.000	20.000	67%	1.500	4.500
Semicentro (lido)	7.000	5.000	15.000	60%	1.300	1.900
Periferia	4.500	3.000	8.000	50%	820	950
BOLOGNA centro	5.500	3.000	6.500	65%	1.500	2.250
Semicentro	3.000	2.500	3.000	52%	1.050	1.240
Periferia	2.100	2.000	1.900	48%	750	950
FIRENZE centro	4.500	3.700	12.000	65%	1.300	2.000
Semicentro	3.800	3.150	7.000	52%	1.030	1.525
Periferia	2.750	2.250	4.500	45%	725	1.100
ROMA centro	10.000	8.000	14.000	70%	2.300	4.250
Semicentro	4.000	3.200	6.500	60%	1.600	2.500
Periferia	2.500	2.000	3.900	42%	875	1.400
NAPOLI centro	4.500	4.000	9.000	63%	1.250	2.400
Semicentro	2.600	2.300	4.000	50%	875	1.650
Periferia	1.700	1.300	2.000	44%	600	900
BARI centro	4.000	3.500	9.000	65%	1.150	1.850
Semicentro	2.800	2.500	4.000	50%	900	1.350
Periferia	2.300	1.800	3.000	43%	650	950
PALERMO centro	3.200	2.500	6.000	55%	950	1.350
Semicentro	1.900	1.300	3.100	42%	720	1.000
Periferia	1.250	1.100	1.500	25%	525	700
CATANIA centro	2.800	2.300	6.500	56%	900	1.600
Semicentro	1.800	1.300	3.000	50%	675	900
Periferia	1.200	1.000	2.000	36%	525	750
CAGLIARI centro	2.900	2.250	5.000	50%	1.000	1.150
Semicentro	1.850	1.400	3.000	40%	700	825
Periferia	1.300	1.000	1.400	27%	500	600

Fonte: Cresme

Figura 58 Delitti contro il patrimonio. Provincia - 1986 -

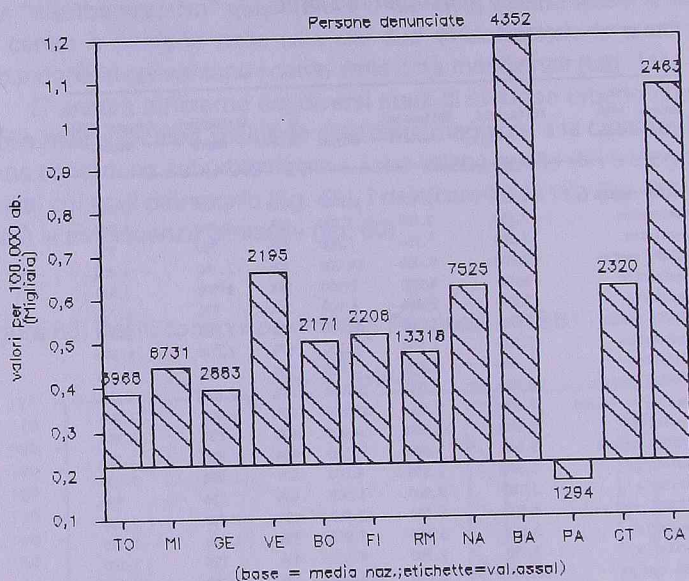
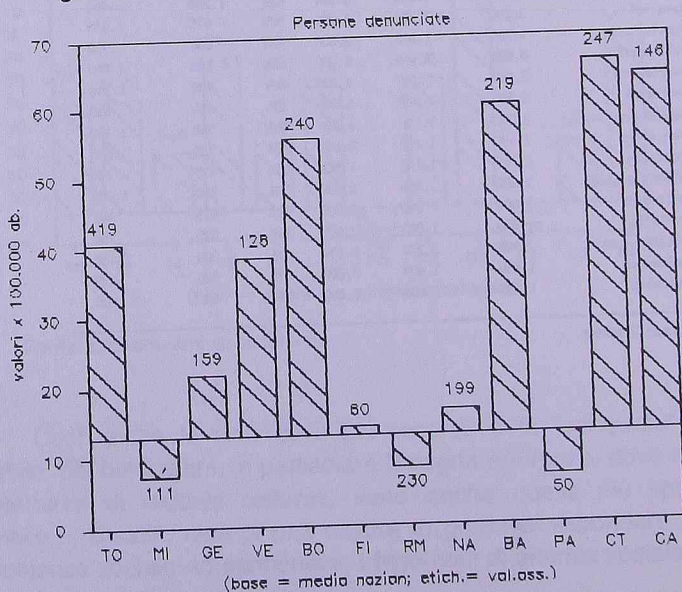


Figura 59 Delitti contro la vita. Provincia - 1986 -



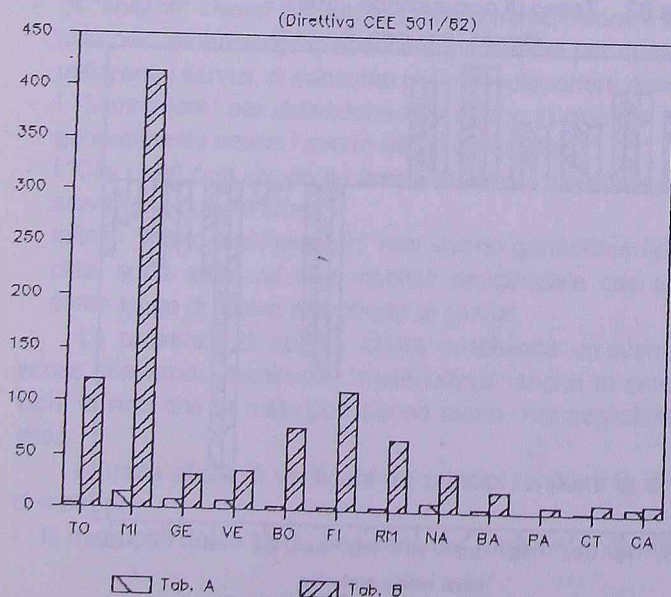
Fonte: Elaborazione su dati Istat

tutti i suicidi (6), che si possono cogliere in queste città manifestano una condizione di malessere dettata dal passaggio da un modello di vita, sicuramente più solidaristico dell'attuale, ad un altro (fig. 61).

Nel complesso emerge quindi una situazione urbana differenziata e problematica con:

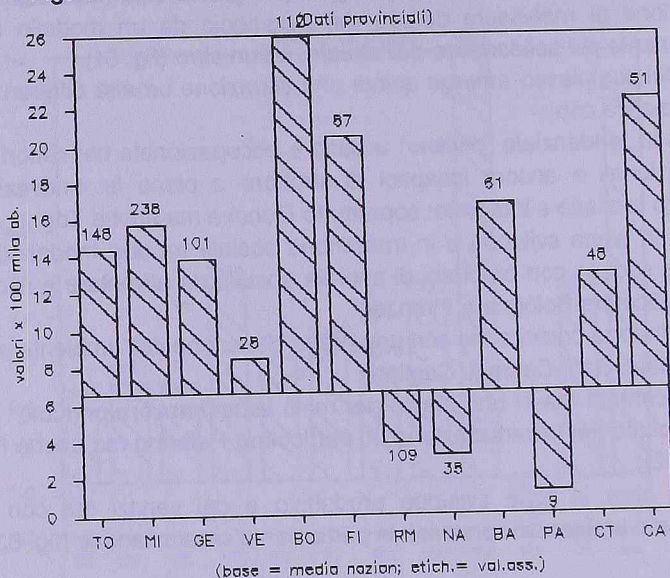
- aree in tendenziale "declino" urbano e occupazionale nei settori a loro tradizionali e ancora incapaci di sfruttare a pieno le innovazioni in senso terziario e integrato: soprattutto Genova ma anche Torino;
- aree in pieno sviluppo e in transizione sociale tra due modelli di coesione sociale con problemi di anomia sociale da affrontare e risolvere: in particolare Bologna e Firenze;
- aree in forte crescita ma con una grave situazione dell'ambiente urbano e sociale: Bari, Catania, Cagliari;
- aree centrali ma in uno stadio per molti aspetti ancora primario e non controllato dell'urbanizzazione: in particolare Palermo ma anche Napoli (fig. 62);
- infine aree in forte sviluppo produttivo e dei servizi ma con gravi problemi ambientali connessi: in particolare l'area milanese (fig. 63).

Figura 63 Stabilimenti a rischio



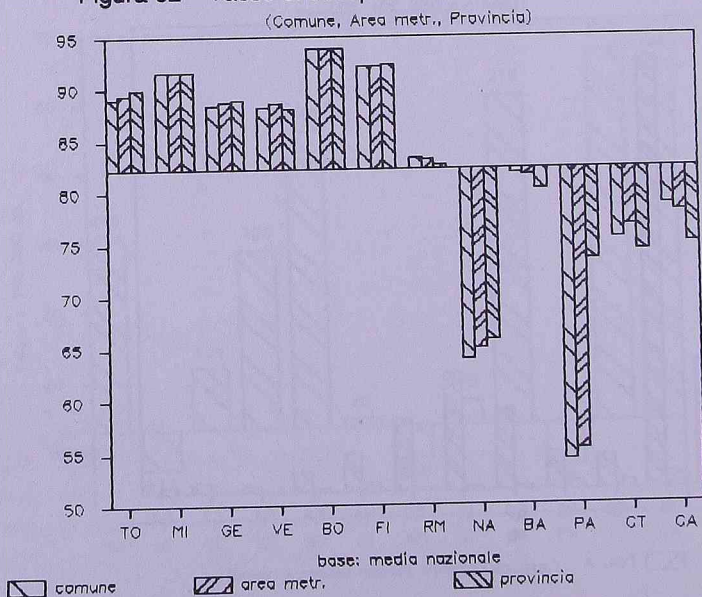
Fonte: Elaborazioni su dati Ministero dell'Ambiente

Figura 61 Suicidi -1986 -



Fonte: Elaborazioni su dati Istat

Figura 62 Tasso di occupazione - 1981 -



Fonte: Elaborazioni su dati Sps 1990

Da questa situazione occorre partire per costruire le "aree metropolitane" future. E in questo caso i problemi di "ritaglio" amministrativo appaiono veramente poco pregnanti rispetto alla gravità di alcuni processi in atto.

3.4. Indicatori di funzioni metropolitane

In quest'ultima parte considereremo una serie di indicatori che definiscono la "centralità" di una città nel contesto nazionale ed internazionale. Sono quindi gli indicatori che ci informano, in base a quanto già affermato in via teorica, del carattere metropolitano di una grande conurbazione. In primo luogo quelli di natura economica. Ma quali sono gli attori economici che agiscono nella metropoli? E' indubbio che essi siano cambiati nel tempo seguendo i processi economici che si sono dispiegati sul territorio. Una teoria evolutiva è stata proposta recentemente (Martinotti, 1991) e parte dall'individuazione di quattro attori metropolitani: gli "abitanti" della città, i "Commuters", i "City users" e infine i "Metro businessmen".

Ognuno di questi attori ha un proprio comportamento specifico rispetto alla città metropolitana:

- gli "abitanti" vivono in città, possono o meno lavorare in essa, usano la città per i propri scopi specifici e in particolare per quelli economici, cioè utilizzano i servizi, di consumo ma non solo, offerti dalla città;
- i "Commuters" per definizione non vivono in città ma in essa lavorano, generalmente usano i servizi offerti da questa;
- i "City user" non vivono né lavorano in città ma si servono di essa per i servizi che questa offre;
- infine i "Metro businessmen" non vivono generalmente in una specifica città, sono attori ad alta mobilità residenziale che utilizzano la città come luogo di lavoro e di offerta di servizi.

La presenza di questo attore costituisce un'evenienza nuova nel senso che rende manifesta, "materializza" anche in senso sociale, relazioni di rete che le metropoli hanno avuto, ma soprattutto hanno, tra di esse.

Si tratta allora di verificare tre principi fondanti la definizione stessa di metropoli:

- la metropoli quale luogo originario del "nuovo". In termini economici ciò

si traduce nel verificare dove sono localizzati i centri di ricerca, i settori innovativi, i servizi alle imprese ecc;

- la metropoli come luogo singolare da cui si dispiegano i processi socio-economici. E in questo caso si tratta di verificare dove sono localizzati i centri di decisione, in particolare quelli di decisione economica;
- la metropoli come luogo connesso con altre metropoli e città e in questo caso si tratta di verificare quantomeno l'esistenza di tali relazioni. E' un indicatore difficilmente quantizzabile data l'impreparazione delle "strutture" statistiche a cogliere i fenomeni allargati di internazionalizzazione intermetropolitana.

Cominciamo dal primo matema.

In Italia è sicuramente l'area di Roma ad avere i maggiori centri di ricerca e sviluppo soprattutto per la presenza di grandi centri di ricerca pubblica. La distribuzione della ricerca pubblica (tab. 12) come si può notare è concentrata nell'area romana, quindi nel nord del paese mentre il sud, almeno fino al 1984 cui si riferiscono i dati, pur avendo centri significativi di ricerca non supera la soglia del 10%. Squilibri esistono anche a livello della ricerca universitaria: su 59 Università, Università libere e Istituti equiparati esistenti in Italia ben 43 sono nel centro-nord e solo 16 nel sud (Scarascia Mugnozza, 1987). Le stesse città metropolitane rispettano in buona misura questi dati (tab. 13). Occorre tuttavia considerare che la politica meridionalista del nuovo Ministero dell'Università e della Ricerca Scientifica e Tecnologica tende, negli ultimi anni, a colmare il divario esistente e questa profonda assenza d'intervento.

Tabella 12 I ricercatori per ente pubblico

	Cnr	Enea	Enfin	Iss	Totale
Sud	11,7	-	13,5	-	9,1
Centro	20,1	-	15,4	-	15,2
Roma	17,9	100,0	44,2	100,0	38,6
Nord	50,3	-	26,9	-	37,1

Fonte: Cannavò, 1989

Tabella 13 Numero delle Facoltà e dei Corsi di Laurea per Università e Istituzioni equiparate

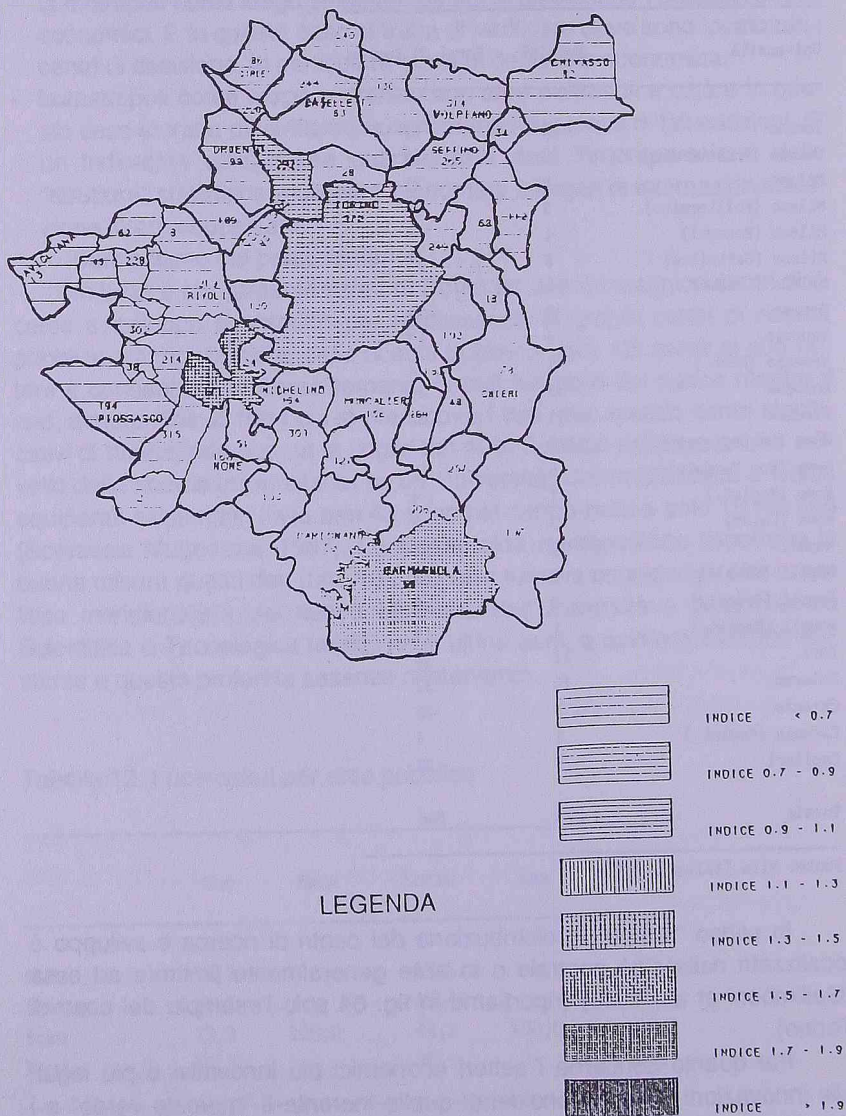
Università	Facoltà	Corsi di Laurea
Torino	10	26
Torino (Politecnico)	3	12
Milano	8	23
Milano (Politecnico)	2	12
Milano (Bocconi)	1	4
Milano (Cattolica)	8	17
Milano (Lingue)	1	1
Genova	10	32
Venezia	4	10
Venezia (Arch.)	1	2
Bologna	13	39
Firenze	11	32
Roma (La Sapienza)	13	43
Roma (Tor Vergata)	6	12
Roma (Magist.)	1	4
Roma (Luiss)	3	3
Napoli	12	34
Napoli (Navale)	2	2
Napoli (Orient.)	2	7
Napoli (Magist.)	1	4
Bari	11	31
Palermo	10	33
Catania	9	23
Catania (Magist.)	1	4
Cagliari	9	27
Totale	324	866

Fonte: Vita Italiana, 1988

In senso "areale" la distribuzione dei centri di ricerca e sviluppo è localizzata nella città centrale o in aree generalmente limitrofe ad essa (Gallimbeni et al., 1989) (riportiamo in fig. 64 solo l'esempio del caso di Torino).

Per quanto concerne i settori economici più innovativi o più legati alle innovazioni si sono considerati quello inerente il "mercato verde" e i dati che si riferiscono ai servizi alle imprese, quest'ultimo ritenuto un indicatore significativo del rapporto produzione innovazione.

Figura 64 Tavola tematica - scala 1 : 550.000 - Indici di specializzazione settoriali 1981: ricerca e sviluppo



Fonte: Gallimbeni et al. 1989

Del primo non si hanno disaggregazioni sufficienti tuttavia la prevalenza lombarda è manifesta seguita dalle regioni del centro-nord in cui si collocano le città metropolitane (fig. 65).

Dati più significativi si hanno invece per un settore innovativo quale quello dei servizi all'impresa. Qui la centralità milanese viene riconfermata seguita da quella romana e quindi dalla torinese, ma appaiono importanti anche le aree di Genova, Palermo, Bologna (fig. 66, 67). Sono dati solo in parte riconfermati dalle ultime ricerche (Alleva e Celant, 1990) che ridimensionano la realtà palermitana sostituita, negli anni più recenti, da quella di Napoli (fig. 68).

La distribuzione areale di questo indicatore è fortemente definita in quanto localizzata nelle aree centrali delle metropoli (fig. 69) e solo in pochi casi si avvertono forme di decentramento nell'area.

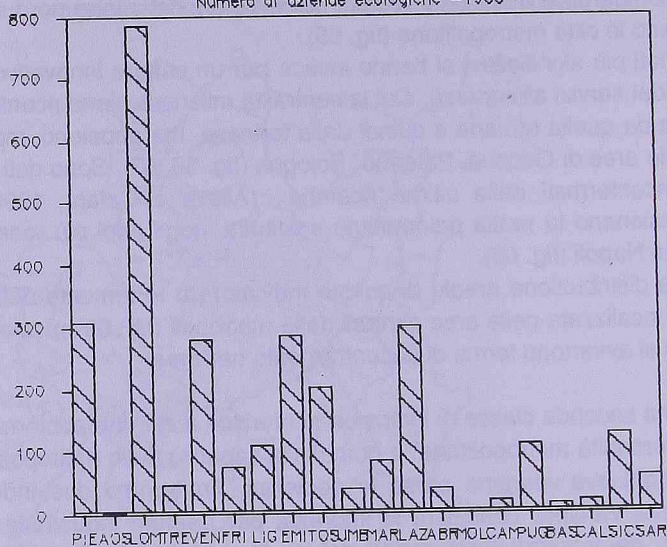
Una seconda classe di indicatori si riferisce a ciò che abbiamo chiamato "centralità metropolitana" e quindi alla capacità delle metropoli di essere luoghi ove vengono prese le decisioni. Tratteremo due indicatori. Una prima variabile considera le imprese, per i settori industriale, commerciale, dei trasporti commerciali, del credito e delle assicurazioni, localizzate nelle province metropolitane che abbiano almeno una diffusione nazionale. Sono pertanto escluse imprese di varia natura la cui diffusione non si estende oltre i limiti della regione di localizzazione. Una seconda variabile considera le imprese industriali a partecipazione estera sia per provincia che per fatturato.

Appare subito, almeno dai valori assoluti, la "centralità" dell'area milanese (7) e romana (tab. 14). Tuttavia i valori assoluti informano solo in parte dei fenomeni di centralità e spesso tendono a confermare una tau-tologia dimensionale.

Un primo indicatore si riferisce quindi al peso relativo delle unità locali e legge il numero di unità locali a diffusione nazionale per ogni 10.000 unità locali comprese nell'area (quindi sia a diffusione nazionale che locale). Esso fornisce il peso che le unità locali a diffusione nazionale hanno sul complesso economico-produttivo della provincia. Un secondo indicatore fornisce il peso degli addetti controllati dalle imprese a diffusione nazionale rispetto a 1.000 occupati complessivi dell'area. Rapportando infine il primo e il secondo indicatore si può definire la dimensione media delle imprese. E' chiaro infatti che poche unità locali che controllano un numero elevato di addetti indicano una struttura dimensionale di rango elevato

Figura 65 Il mercato "verde"

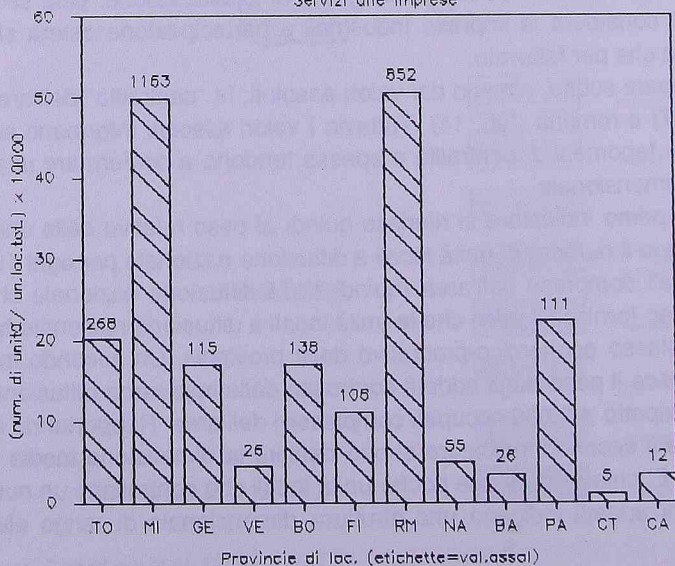
Numero di aziende ecologiche -1988-



Fonte: Elaborazioni su dati Lega Ambiente

Figura 66 Unità locali a diffusione nazionale - 1981 -

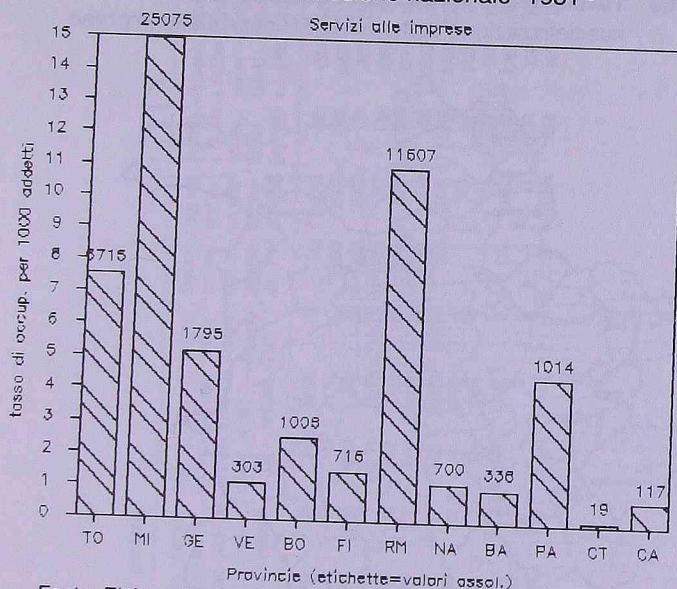
Servizi alle imprese



Provincie di loc. (etichette=val. ass.)

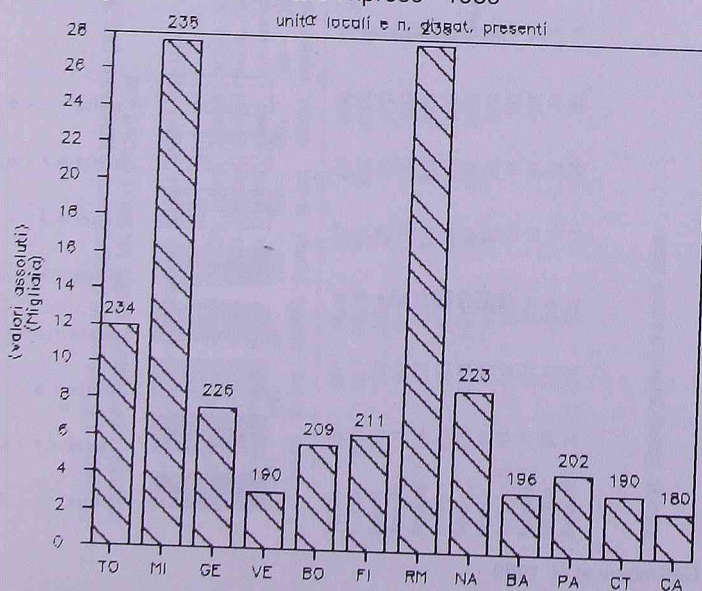
Fonte: Elaborazioni su dati Istat

Figura 67 Imprese a diffusione nazionale -1981 -



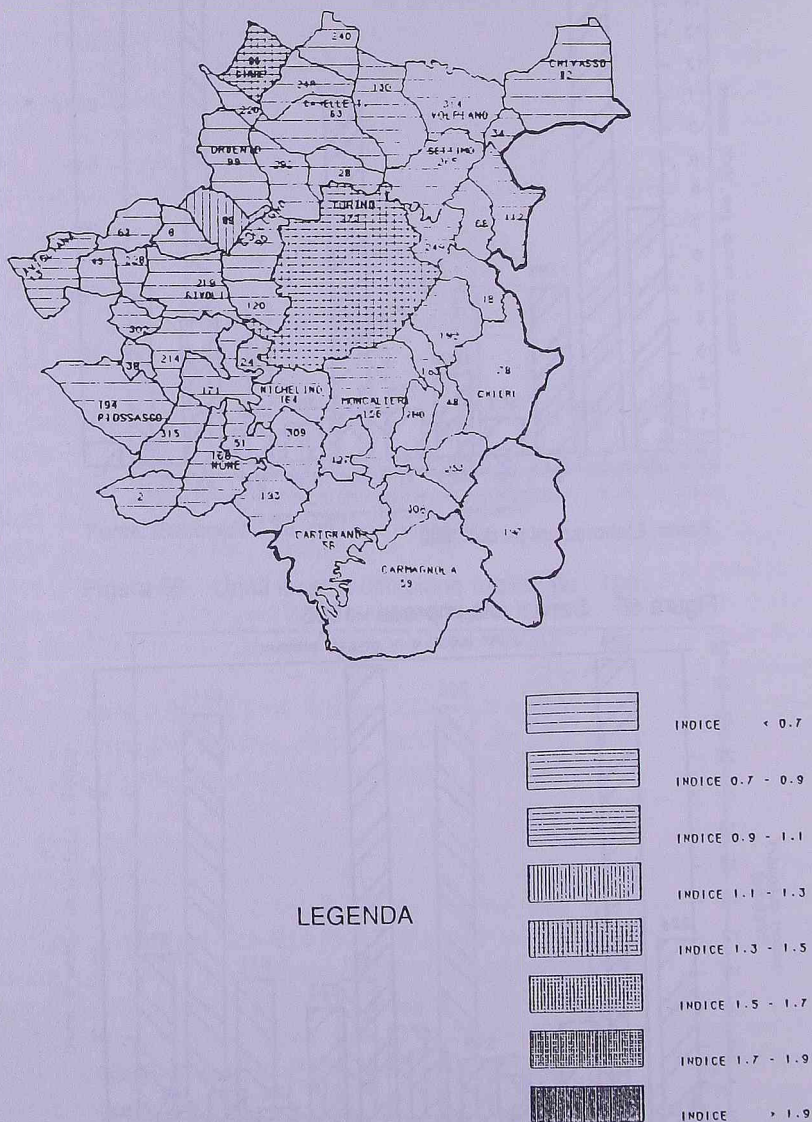
Fonte: Elaborazioni su dati Istat

Figura 68 Servizi alle imprese - 1986 -



Fonte: dati Sarin elaborati da Alleva e Celent 1990

Figura 69 Tavola tematica - scala 1 : 550.000 - Indici di specializzazione settoriali 1981: servizi alle imprese



Fonte: Gallimbeni et al. 1989

----- imprese a carattere nazionale per settori, addetti controllati, unità locali e provincia

[illegible]

Fonte: Elaborazioni su dati Istat

mentre molte unità locali che controllano un piccolo numero di addetti definiscono unità di piccola dimensione. Emergono comparazioni significative:

- 1) se si confrontano le fig. 70 e 71 viene ancora una volta riaffermata la centralità dell'area milanese ma anche il peso delle imprese romane nel contesto economico locale mentre si evidenzia la struttura di "grande impresa a carattere nazionale" nelle aree genovese e torinese. Il grosso degli addetti nell'area genovese e torinese è controllato infatti da imprese di grandi dimensioni (con poche unità locali) a diffusione nazionale. Il "declino" di queste aree non può non essere correlato a questo dato dimensionale, e in particolare del settore industriale (come evidenziato dalla correlazione tra le fig. 72 e 73), divenuto, come da più parti affermato, diseconomico nell'organizzazione post-industriale del lavoro;
- 2) emergono inoltre alcune centralità nella localizzazione di alcuni servizi: quella milanese per le imprese commerciali, quella romana per i trasporti commerciali (tab. 13).
Più interessanti certamente appaiono i settori di rango elevato:
- 3) per quanto concerne il credito e le assicurazioni le piazze di Milano e quindi Roma sono sicuramente le aree a maggior valore assoluto. Ma sono i valori relativi che forniscono una migliore informazione. Due i connotati salienti (fig. 74, 75):
 - la realtà milanese appare più diffusa e di minore dimensione rispetto a quella romana;
 - al terzo posto emerge la piazza di Palermo in cui il peso relativo, rispetto all'economia locale, appare fortemente consistente in termini di centralità finanziaria.

Per quanto concerne infine le imprese industriali a partecipazione estera (tab. 15) sono le realtà di Milano, Torino e Roma (in questo caso al terzo posto) a concentrare l'attenzione degli operatori stranieri. La piazza torinese appare quindi attrattiva per le imprese straniere anche se a un livello ben inferiore rispetto a Milano, tuttavia la struttura dimensionale, sia per fatturato che per addetti, privilegia Torino ed evidenzia la solidità di base della struttura produttiva di questa area (fig. 76, 77). E' auspicabile forse un salto quantitativo che renda questa area metropolitana più autonoma rispetto alla vicina Milano.

Figura 70 Unità locali a diffusione nazionale - 1981 -

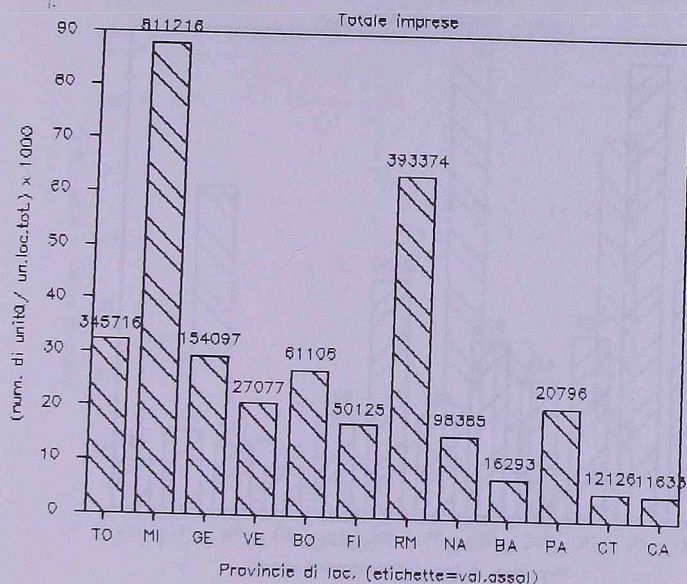
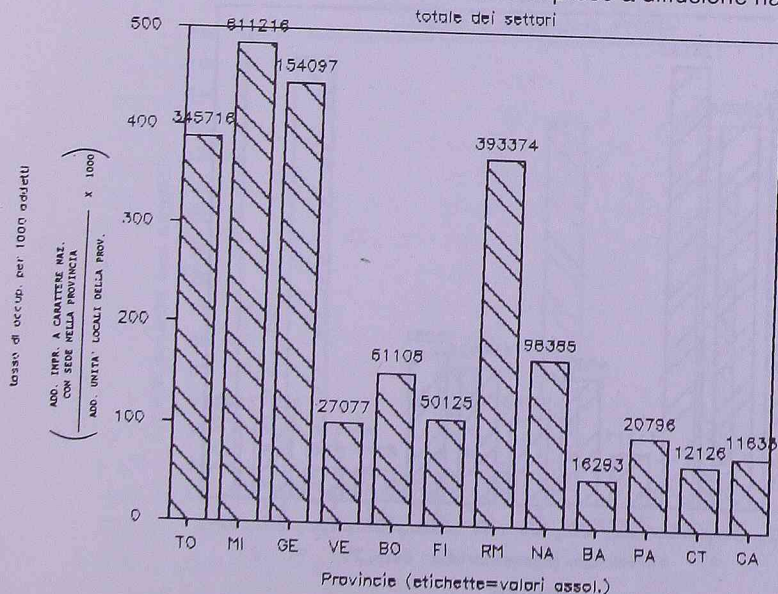


Figura 71 Tasso di occupazione nelle imprese a diffusione nazionale - 1981 -



Fonte: Elaborazioni su dati Istat

Figura 72 Unità locali a diffusione nazionale - 1981 -

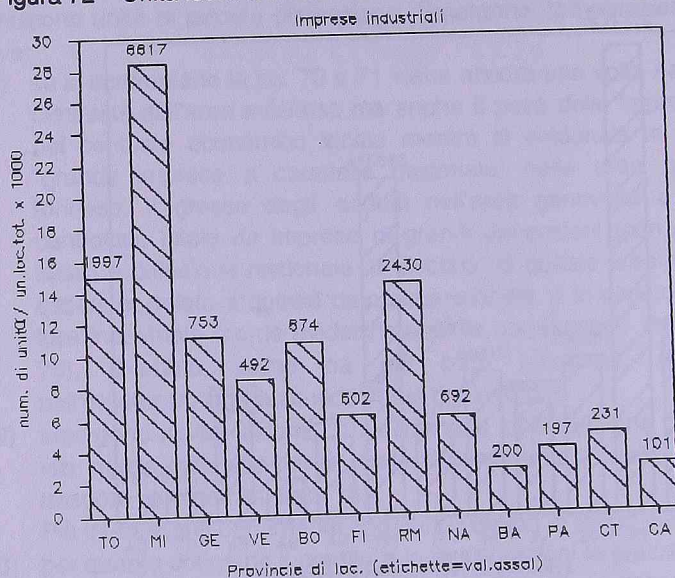
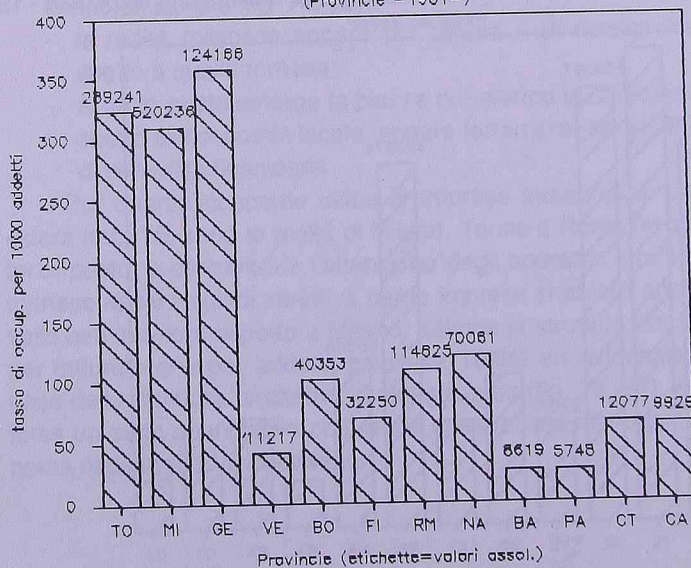


Figura 73 Tasso di occupazione nelle imprese industriali a diffusione nazionale
(Provincia - 1981 -)



Fonte: Elaborazioni su dati Istat

Figura 74 Imprese a diffusione nazionale

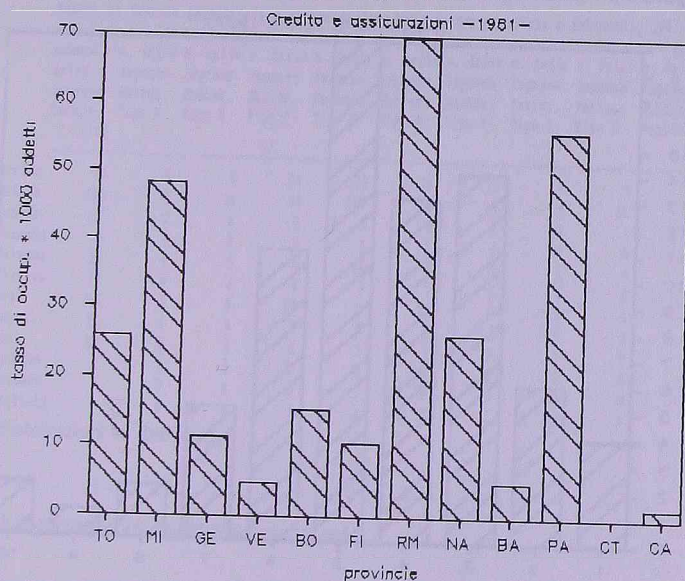
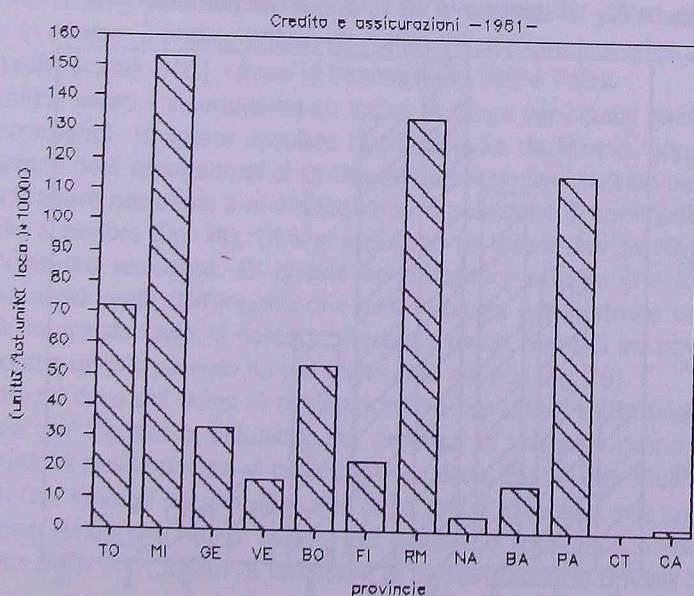


Figura 75 Imprese a diffusione nazionale



Fonte: Elaborazioni su dati Istat

Figura 76 Distribuzione del n. di imprese per fatturato

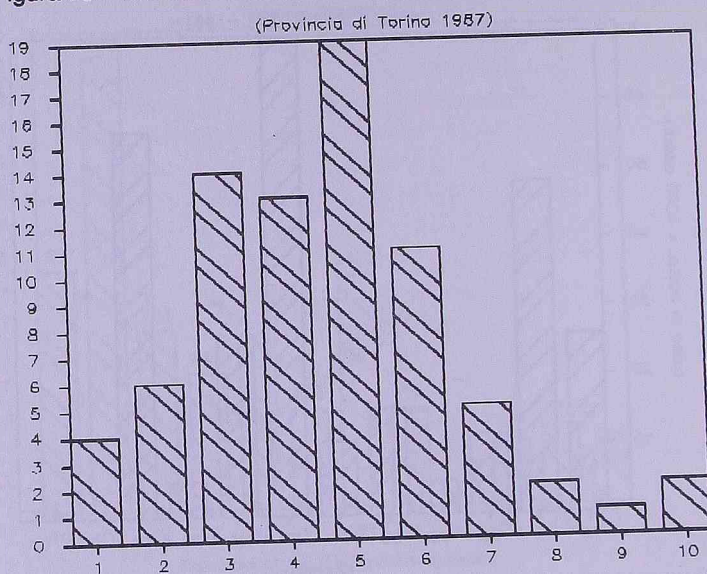
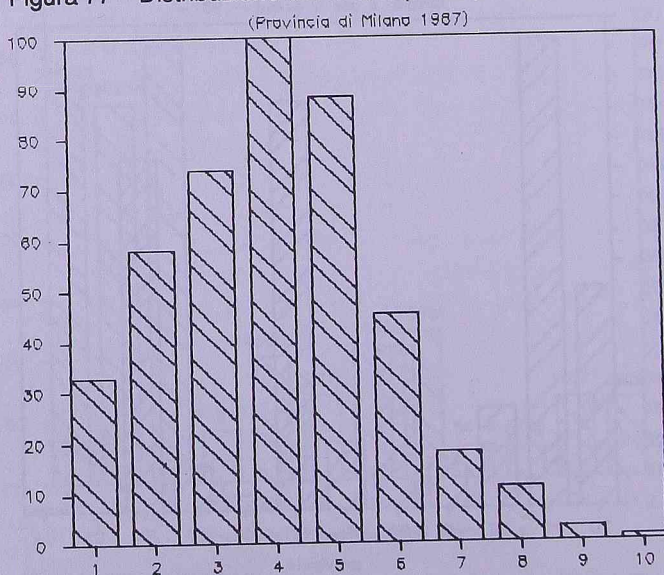


Figura 77 Distribuzione del n. di imprese per fatturato



Fonte: R. & P. 1989

Tabella 15

Numero di imprese industriali a partecipazione estera, per provincia e fatturato, 1987

numero delle imprese totali	n. delle imprese Fattur. Tipo A	n. delle imprese Fattur. Tipo B	n. delle imprese Fattur. Tipo C	n. delle imprese Fattur. Tipo D	n. delle imprese Fattur. Tipo E	n. delle imprese Fattur. Tipo F	n. delle imprese Fattur. Tipo G	n. delle imprese Fattur. Tipo H	n. delle imprese Fattur. Tipo I	n. delle imprese Fattur. Tipo J
1987										
Torino	78	4	6	14	13	19	11	5	2	1
Milano	432	33	58	74	100	88	45	18	11	3
Genova	27	2	6	7	5	4	2	0	1	0
Venezia	6	0	2	2	1	1	0	0	0	0
Bologna	31	0	3	6	10	7	4	1	0	0
Firenze	23	0	4	4	6	5	2	0	2	0
Roma	65	1	9	10	9	22	4	8	2	0
Napoli	22	1	4	2	9	4	1	0	0	0
Bari	10	0	4	1	1	2	0	2	0	0
Palermo	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Catania	3	0	1	0	1	0	1	0	0	0
Cagliari	9	0	3	3	0	2	1	0	0	0

Fonte: Elaborazioni su dati Istat

3.5. Gli indicatori di connessione a rete

Come abbiamo già detto mancano aggregazioni in grado di rappresentare connessioni strutturali di reti sociali ed economiche tuttavia esse sono ricostruibili da indicatori indiretti. Si è pensato di prendere in tal senso in esame: il traffico aereo, le utenze telefoniche per affari (servizi studi professionali, ecc.), i flussi di trasmissione Dati e Telex.

- Il traffico aereo è sicuramente un indice di rango per i flussi nazionali e internazionali. In valore assoluto Roma seguita da Milano, appaiono i maggiori nodi aeroportuali di carattere internazionale. Il resto dei flussi ha carattere nazionale e si dispiega senza soluzione di continuità con il livello superiore (fig. 78). Diversi appaiono gli stessi dati se riferiti alla popolazione residente. E' questo un indicatore relativo che fornisce un'idea più reale dell'impatto che una struttura aeroportuale ha sulla città. In questo caso si notano differenze meno rilevanti ed emerge il ruolo che questo servizio ha per molte città del sud (fig. 79).
- Diverso il caso dei flussi di reti telefoniche per affari. E' un buon indicatore per leggere la diffusione dei processi di terziarizzazione, e soprattutto di quella privata di piccola dimensione (quindi con molti abbonati). Qui emerge il ruolo dinamico della realtà milanese, ma anche di Firenze, Bologna e Roma, mentre per Genova e Torino si riconferma lo scarso peso che giocano i fenomeni di terziarizzazione privata di pic-

Figura 78 Traffico aereo

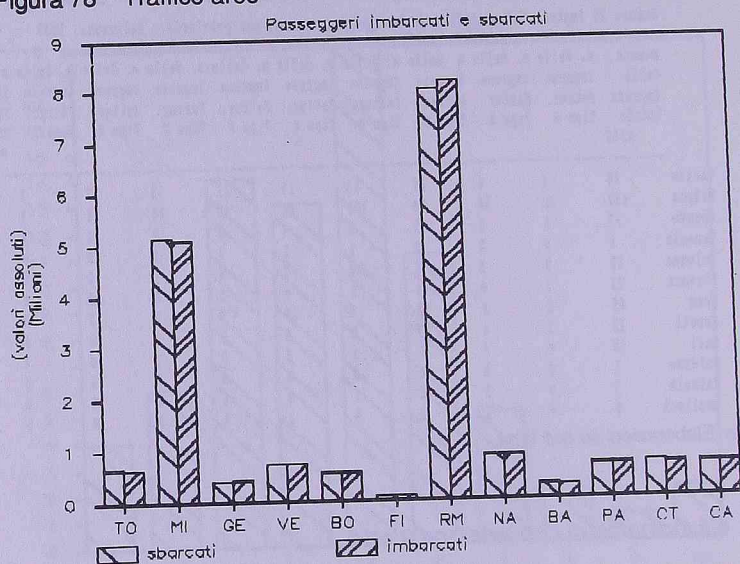
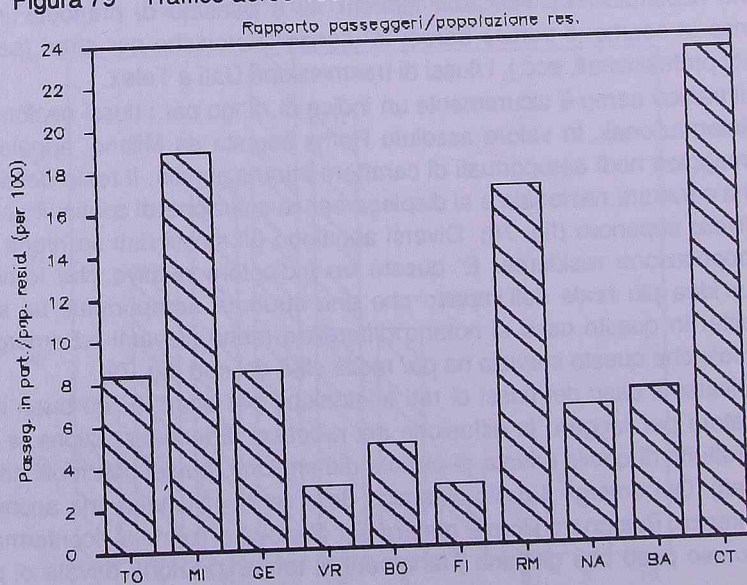


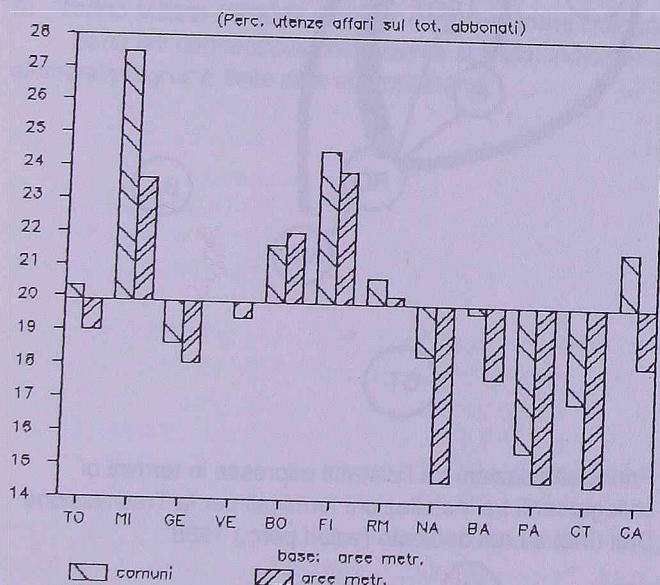
Figura 79 Traffico aereo 1987



Fonte: Bonavero 1990

cola dimensione. Nel sud infine è da supporre uno scarso peso in termini assoluti del terziario privato, sia di piccola che di grande dimensione (fig. 80).

Figura 80 Utenze telefoniche: affari



Fonte: Elaborazioni su dati Sps 1990

- I flussi di traffico tra le centrali telex (fig. 81), ma anche le principali relazioni tra i distretti espresse in termini di collegamenti tra Istanze Terminali per la Trasmissione Dati (Ittd) (fig. 82), evidenziano una gerarchia relazionale tra le città considerate:
 - i) in primo luogo la rete Milano-Roma;
 - ii) seguita da quella Milano-Torino.

Seguono quindi connessioni diverse in base ai flussi di traffico considerati. Per la Trasmissione Dati al terzo posto appaiono due sotto-reti una con nodo Milano l'altra Roma: Milano-Genova & Milano-Bologna quindi Roma-Napoli. Per i flussi telex le sotto-reti sono più complesse: una Milano-Genova & Milano-Bologna & Milano-Firenze & Milano-Verona & Milano-Napoli, l'altra Roma-Torino. E a questo livello appare la prima

Figura 81 Maggiori flussi di traffico tra le centrali telex ott. 1987

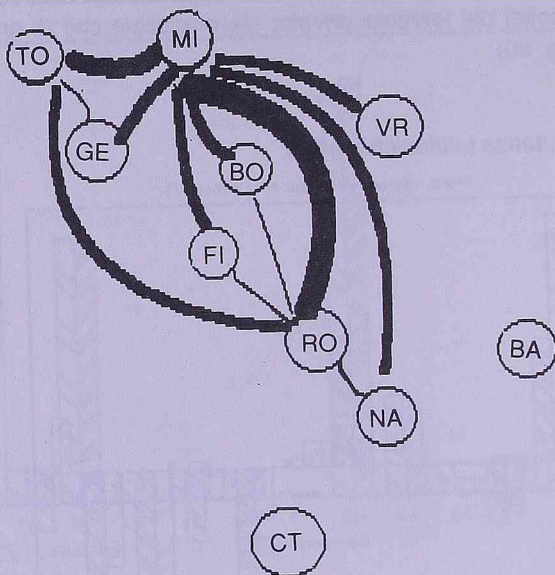
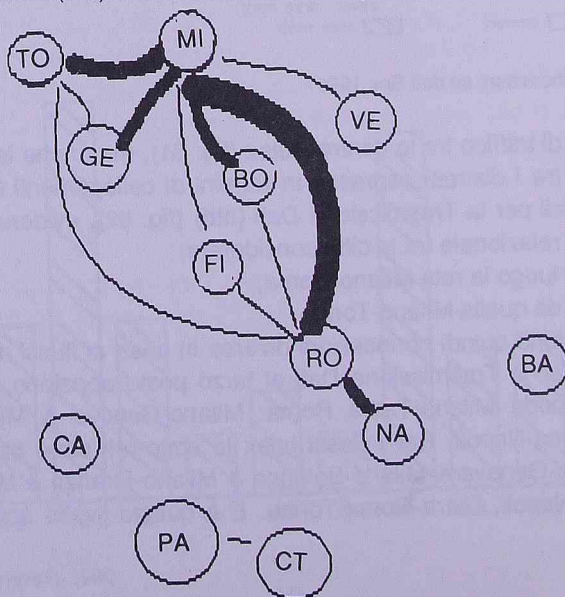


Figura 82 Principali relazioni tra i distretti espresse in termini di collegamenti tra installazioni terminali per la Trasmissione Dati (Ittd) su reti dedicate (valori perc.) 1988



rete chiusa composta dai nodi di Milano-Roma-Torino. Al quarto livello si chiudono invece una serie di reti soprattutto nel centro-nord del paese che riconfermano analisi già fatte. Non si vuole in questa sede condurre un'analisi specifica delle relazioni di rete se non per affermare una centralità dei flussi di circuito sui nodi di:

- a) Torino-Milano-Roma, cui seguono,
- b) Torino-Milano-Genova e Milano-Firenze-Roma-Bologna.

Sono tali connessioni che insieme agli altri indicatori visti definiscono elementi pregnanti delle città metropolitane.

- (1) I dati inerenti le aree metropolitane (Sps, 1990) fanno riferimento alla classificazione individuata dal Ministero dei Lavori Pubblici nel 1979. L'area metropolitana è definita in base a tre criteri:

- 1) contiguità geografica col comune centrale;
- 2) "scelta dei comuni, ricadenti nelle province selezionate, che nel trentennio 1951-79 avevano registrato un incremento della popolazione superiore a quello medio provinciale;
- 3) comuni che "pur non essendo cresciuti più della media provinciale, mostravano una accentuata tendenza di sviluppo, laddove il capoluogo iniziava a perdere popolazione" (Sps, 1990, p. 45).

Le delimitazioni non sempre corrispondono alle delimitazioni adottate a livello regionale (è il caso ad esempio di Torino dove si considerano solo i 49 comuni della prima e seconda cintura sui 53 definiti con decreto regionale, 1973) ma le differenze non sono tali da modificare i risultati comparativi dell'analisi.

- (2) Con i termini "disurbanizzazione", "rururbanizzazione", "contro-urbanizzazione" si sono espresse connotazioni diverse, in base all'opzione teorica che si vuole privilegiare, dello stesso concetto, cioè della tendenza, avvertita per la prima volta negli Usa intorno alla metà degli anni '70, di ridistribuzione residenziale dai luoghi centrali urbani ai centri di piccola e media dimensione.
- (3) La classificazione segue le modalità dell'Istat e pertanto per: imprenditori si intendono "coloro che gestiscono in conto proprio un'impresa nella quale non impiegano l'opera manuale propria o di famigliari"; quadri superiori "rivestono la qualifica di direttore generale, condirettore e simili"; liberi professionisti sono "coloro che esercitano in conto proprio una professione o arte libera"; dirigenti s'intendono coloro che "esercitano una funzione direttiva, contro retribuzione (esclusi i quadri superiori)"; gli impiegati "esercitano una funzione esecutiva (tecnica o amministrativa)"; lavoratori in proprio sono "coloro che gestiscono in conto proprio un'impresa nella quale

impiegano l'opera manuale propria o di famigliari"; per coadiuvanti si intendono i famigliari che coadiuvano nella conduzione di una impresa senza avere un rapporto d'impiego regolato da rapporti di lavoro; infine i lavoratori dipendenti sono "coloro che prestano, contro retribuzione, un lavoro manuale" (Istat, 1982).

- (4) Abbiamo rappresentato tale effetto nella fig. 49. Il metodo di rappresentazione corretto dovrebbe essere quello istogrammatico ma abbiamo preferito una rappresentazione che rendesse più evidente l'onda che dalle regioni centrali si è dispiegata verso quelle marginali nel corso dei decenni.
- (5) Nel primo, che comprende tutti i comuni metropolitani del centro nord più il comune di Cagliari, sono comprese le aree con più alto grado assoluto di istruzione e cioè con percentuale maggiore di laureati e minore di persone prive di ogni titolo di studio. Il secondo presenta caratteristiche analoghe al primo anche se con minore intensità e comprende i restanti comuni del sud.
- (6) Non solo quindi esiste una correlazione tra benessere e socialità, tra ricchezza e anomia (Durkheim, 1897) ma i fenomeni sociali vanno inquadrati all'interno dei cicli di vita che la società, e le città in primo luogo, attraversano.
- (7) I dati sono aggregati a livello provinciale.

LE AREE METROPOLITANE IN ITALIA: QUALI, COME PERCHÉ

4.1. Un tentativo di classificazione

Esistono e dove in Italia situazioni territoriali corrispondenti alla definizione di sistema metropolitano che emerge da questo studio?

Se teniamo presenti le definizioni più generali (par. 1.5. e 2.5.) e, in termini operativi, la presenza di almeno un aggregato autopropulsivo di funzioni metropolitane con accesso diretto a reti globali (par. 2.7.) assieme a quella di un ambiente o *milieu* metropolitano con una capacità autonoma di riprodursi conservando la propria identità (par. 2.8.), i dati esaminati nel capitolo precedente e altri studi (soprattutto Borlenghi 1990, Irer-Progetto Milano e Fondazione Agnelli 1987) ci portano alle seguenti conclusioni.

Sono riconoscibili come aree metropolitane in senso proprio solo quelle di Milano, Roma e Torino. A Milano sono presenti e reciprocamente interattivi i complessi di funzioni che abbiamo sinteticamente chiamato (par. 2.7.) "management", "finanza", "commercio internazionale", "cultura e tecnologia". Anche il "settore metropolitano locale" sembra reggere il confronto con quello europeo. Sono invece al di sotto, di tale livello, come per tutte le grandi città italiane, le componenti di *milieu* relative alla qualità ambientale (Osservatorio ecc. 1990).

Roma ha come aggregato principale quello delle "istituzioni governative". Su di esso si sono ormai saldamente innestati spezzoni appartenenti a tutti gli altri aggregati. Questi ultimi sono tuttavia presenti in forme o parziali e nel complesso meno autonome e più deboli che non a Milano o a Torino.

A Torino il nucleo riproduttivo centrale, fortemente legato al *milieu* locale è quello della "cultura e tecnologia" parzialmente integrato dal "management", a cui manca però il livello di servizi per le imprese presente a Milano. Particolarmente deboli si presentano a Torino gli aggregati "commercio internazionale" "istituzioni governative" e "settore metropolitano locale", nonchè quelle componenti di *milieu* che concorrono a definire (anche in termini di immagine) lo status metropolitano.

Questi tre sistemi sono anche gli unici che presentano tra loro interconnessioni a rete rilevanti a livello di funzioni "quaternarie", sebbene una netta integrazione per complementarietà di funzioni metropolitane si realizzi soprattutto tra Milano e Roma, in una certa misura tra Torino e Milano e assai meno (almeno direttamente) tra Torino e Roma. Ciò sottolinea la posizione preminente di Milano e l'integrazione parziale, anche se settorialmente forte, di Torino nella rete metropolitana.

Tutti gli altri sistemi urbani italiani non possono dirsi oggi, secondo la nostra definizione, propriamente metropolitani. Ciò non significa che non siano presenti in essi soggetti e attività che fanno parte di organizzazioni a rete internazionale (imprese, centri di ricerca, università, musei ecc.) o comunque capaci di accedere direttamente a reti di scambi globali. Ciò è vero per le restanti nove grandi città esaminate nel capitolo precedente (con qualche dubbio per Cagliari), ma è anche vero per altre città medio-grandi (Trieste, Padova, Verona, Pisa ecc.) e anche per alcune di medie e medio-piccole dimensioni (Biella, Como, Siena, Spoleto ecc.). Allo stesso modo nelle nove maggiori città come in molte altre, esiste certamente un *milieu* locale capace di processi auto-organizzativi: si pensi ad esempio alle città minori della Terza Italia costituenti il polo urbano di aree-sistema (Garofoli 1991). Sovente poi qualità ambientali superiori si trovano in Italia associate alle medie dimensioni urbane più che alle grandi.

Tuttavia quello che manca in tutti questi casi è un'interazione sinergica tra *milieu* e aggregati funzionali di livello quaternario tale da consentire a questi ultimi di riprodursi, espandersi e rinnovarsi attraverso processi endogeni di polarizzazione e di crescita circolare cumulativa. Questa situazione sub-metropolitana, che rispecchia tra l'altro la debolezza economica e politica dell'Italia nel contesto europeo, è tuttavia al suo interno fortemente differenziata. Ai fini di questa analisi si possono distinguere:

- a) i casi di "metropoli decadute". Anzitutto Napoli in cui le punte avanzate di attività culturali e tecnologiche di livello internazionale sono tuttora consistenti, ma piuttosto slegate tra loro e da un *milieu* socialmente e fisicamente degradato. Genova appare "decaduta" nel senso che si sono ridotte fortemente le sinergie che un tempo univano il *milieu* culturale urbano e quello portuale con il sistema locale delle imprese industriali e con quello del commercio internazionale. Come osserva la già citata ricerca della Fondazione Agnelli: "la grande impresa nelle operazioni che privilegiano gli aspetti più avanzati opera su circuiti informativi in gran parte posti al di fuori del contesto genovese" (Borlenghi, 1990, p. 10).

- b) Un posto a sè occupano i tre maggiori sistemi urbani della "Terza Italia", Venezia, Bologna e Firenze. A dispetto di buone condizioni di *milieu*, essi presentano caratteristiche strutturali che li allontanano dal nostro modello di riferimento in quanto: a) sono sedi di aggregati funzionali (e in particolare di sub-sistemi di imprese) certamente dinamici, ma scarsamente connessi fra loro, sicché le sinergie rimangono deboli e la capacità innovativa relativamente scarsa, specie nel settore tecnologico; b) sono sotto certi aspetti "parti" di sistemi urbani regionali più vasti, tradizionalmente policentrici o diffusi (Indovina, et al. 1990). Essi presentano complementarità con centri medi e medio-grandi non contigui e ciò limita gli effetti sinergico-agglomerativi tipici dei sistemi metropolitani compatti; ciò probabilmente non tanto per problemi di semplice distanza fisica, tecnicamente ovviabili, ma soprattutto perché i diversi *milieu* urbani restano distinti, sovente in competizione tra loro, per cui la nota categoria del "sistema metropolitano policentrico" può aver senso su un piano astrattamente funzionale e geografico, ma in concreto non si realizza per difetto di un *milieu* unitario, capace di assicurare identità all'intero sistema.
- c) Le restanti grandi città meridionali Bari, Catania, Palermo e Cagliari, sono oggi le più lontane dal nostro modello di sviluppo metropolitano. Le funzioni di eccellenza e i soggetti con capacità innovative non mancano, ma sono ancora più ridotte che nel caso di Napoli, mentre i *milieu* locali soffrono in diversa misura delle stesse forme di degrado. Le capacità di riproduzione del sistema sono affidate oggi a forme di "adattamento precario" (Borlenghi, 1990, p. 12) che talvolta non arrivano neppure ad assicurare certi livelli di esternalità di tipo urbano presenti in sistemi minori del Centro Nord.

Sarebbe scorretto ricavare dalla classificazione del paragrafo precedente la conclusione che l'integrazione dell'Italia nella rete metropolitana europea debba puntare unicamente sulle tre aree "forti" di Milano, Roma e Torino. Anzitutto questo ragionamento è basato su un modello di riferimento monocentrico e di sviluppo continuativo (anche se non lineare) il quale rispecchia sì stati di fatto storicamente verificati, ma non esclude, per la sua natura complessa, la possibilità di cammini diversi.

Proprio perché la situazione italiana, così come è stata qui brevemente delineata, è in buona parte lontana dalle condizioni previste dal modello di sviluppo metropolitano dominante, diventa essenziale la ricerca di forme di sviluppo alternative capaci di valorizzare certe condizioni esistenti (il policentrismo urbano della Terza Italia) e di superare quelle che

nel Mezzogiorno si presentano come carenze strutturali, attraverso l'uso di modelli appropriati alla realtà meridionale.

Tutto ciò richiede però che il problema metropolitano non sia ridotto ai criteri di scelta e di confinazione di questa o quell'area, ma venga posto anzitutto a *livello nazionale* come programma di una politica di rete urbana in un contesto europeo e mediterraneo. Pensare che la mancanza di questo livello di azione, ben presente negli altri paesi europei, possa essere supplita da noi dalla capacità dei sistemi metropolitani di competere autonomamente e di essere soggetti di politiche internazionali appare nell'attuale fase di integrazione europea, un'illusione pericolosa, anche per sistemi relativamente forti come quello milanese.

4.2. Aree metropolitane e politiche urbane

Abbiamo visto che esistono diverse dinamiche in atto tra le aree metropolitane e più in generale tra le regioni del paese.

Una prima dinamica è ricollegabile alla macro-onda di sviluppo industriale che ha avuto la sua epigenesi nel "triangolo industriale" per investire, a cavallo tra gli anni '60 e '70, la Terza Italia e per proseguire, in termini relativi agli occupati e modificando la sua qualità morfologica, nelle regioni periferiche fino a toccare, negli anni '80 alcune regioni meridionali. E' una dinamica "riequilibrante" di cui si auspica un maggiore impatto, fondata spesso su meccanismi di irregolarità lavorativa in settori "poveri", a basso contenuto di capitale, e quindi non in grado di eliminare vecchie dicotomie. Si può tuttavia affermare che sotto questo punto di vista un processo di riequilibrio nord-sud è in atto.

Parallelamente abbiamo verificato l'emergere di forme nuove di squilibrio: la centralità del settore industriale infatti lascia il posto a forme integrate di produzione e servizi che richiedono un ambiente urbano ad alta qualità. Qui le realtà meridionali presentano gravi inefficienze nei servizi, del verde, nella cura dei centri storici, nella crescita sregolata del tessuto urbano e sociale.

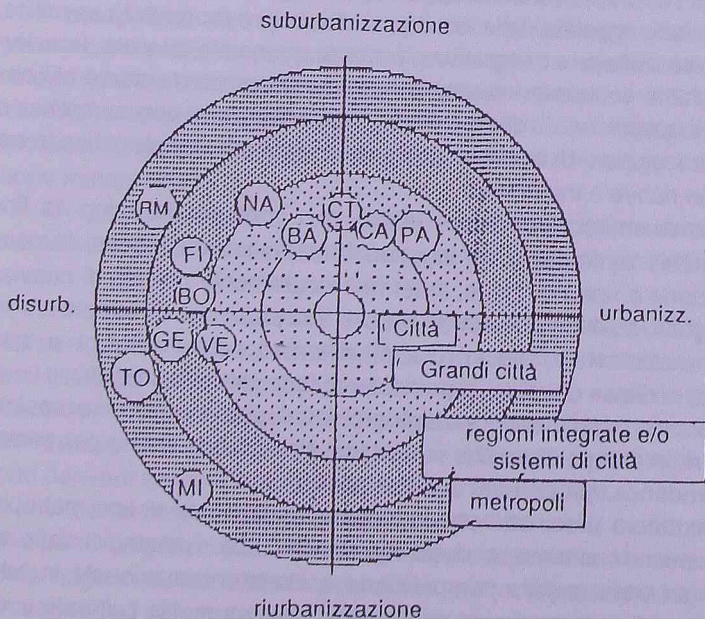
Una seconda dinamica riequilibrante, a livello regionale, interessa le città del centro-nord in fase di "disurbanizzazione" e in qualche misura alcune realtà meridionali della Campania e della Puglia. Essa si presenta in due modi: come onda di diffusione regionale, che tende a dilatare i "campi urbani" mantenendone la struttura areale a gradiente negativo ("rururbanizzazione", "periurbanizzazione") sia come deconcentrazione reticolare

("controurbanizzazione") che utilizza l'estensione alla rete urbana secondaria di externalità che fino agli anni '60 erano presenti solo negli intorno delle città maggiori (Dematteis, 1991). Ne deriva nel complesso una dinamica riequilibrante tra città e campagna, tra grandi centri e piccoli-medi centri e in alcuni casi avanzati forme relazionali sinergiche tra ambiente urbano e ambiente rurale.

Tuttavia insieme a queste dinamiche di natura diffusiva appaiono emergere forze centripete nuove.

Certe tendenze alla riurbanizzazione presenti soprattutto nell'area milanese inducono a pensare a nuove forme di squilibrio certamente non più collocabili nell'ambito nazionale, ma internazionale. Inoltre la spinta da sud e da est ripropone su scala allargata il problema degli squilibri cui dovrà fare fronte la auspicata Europa Unita entro un nuovo, e per molti versi già prefigurabile, ciclo di crescita (fig. 83).

Figura 83 Lo stato delle aree metropolitane previste dalla L. n. 142/1990



Più generalizzate forze centripete si convogliano inoltre sulle città centrali soprattutto per quanto concerne il settore terziario di rango elevato: servizi alle imprese, credito e assicurazioni ecc., che ripropongono squilibri anche alla micro-scala, evidenziando discrasie forti tra centri e periferie urbane, come dimostrano anche le quotazioni del mercato immobiliare locale.

Il quadro emergente è pertanto complesso ed è definito da:

- a) un mutamento nelle centralità strategiche dello sviluppo che comporta una presenza integrata dei settori economici in particolare quelli industriali ad alto contenuto tecnologico, i servizi a rete ad essi connessi e la ricerca tecnico-scientifica;
- b) un mutamento dei punti singolari dello sviluppo territoriale non più centrato sulle "imprese motrici" monofunzionali a influenza regionale, ma su un complesso interattivo che richiede la presenza di buone condizioni di *milieu* metropolitano, di elementi propri di qualità della vita, di fattori ambientali attrattivi e pertanto di sinergie nuove tra ambiente urbano e ambiente rurale.

Tutto ciò si risolve in nuove accentuazioni teoriche che interessano la metropoli più che i poli di sviluppo regionali, la città più che l'impresa, l'organizzazione spaziale delle attività più che la loro produttività specifica, la funzionalità della rete integrativa più che le economie di scala, le esternalità più che le economie interne, le relazioni di complementarità più che le influenze specifiche. E questa diversa accentuazione non semplifica o indebolisce i rapporti di dominanza/dipendenza ma li complessifica in reti gerarchiche nuove e trasversali.

Ai cambiamenti di codici di lettura non corrisponde quindi la fine delle gerarchie territoriali o un ingenuo "declino urbano", bensì la complessificazione e riproposizione, in termini sicuramente diversi, di nuovi, e forse più gravi, squilibri che vanno spesso a sommarsi a dicotomie e/o tricotomie preesistenti e che talvolta si affermano con "violenza e arroganza" per la difesa di interessi particolari e forti (Indovina, 1990).

La nuova organizzazione degli enti locali può essere un'occasione per mettere in atto politiche che valorizzino sinergie ma anche per contrastare le tendenze ripropositive di nuovi squilibri.

Anzitutto va preso atto che lo sviluppo polarizzato di tipo metropolitano è oramai da almeno un decennio uno dei fattori strategici dello sviluppo in generale e della competizione a livello internazionale in tutti i campi, da quello economico, a quello tecnologico a quello culturale e ideologico.

Mentre negli anni '60 e '70 le politiche urbane miravano al *riequilibrio* territoriale -e gli stessi modelli dello sviluppo polarizzato erano rivolti a tal fine- è significativo che ora la parola d'ordine sia la *riqualificazione* delle aree centrali.

Mentre le politiche di riequilibrio avevano come presupposto la ricomposizione di legami simbiotici tra i poli urbani e le regioni circostanti, le nuove politiche vedono i grandi poli urbani come nodi di una rete internazionale di scambi, in parte complementari tra loro, in parte in competizione per accaparrarsi nuove funzioni o per acquisire il predominio in quelle già svolte. E poiché tale competizione avviene essenzialmente attraverso l'innovazione, non solo i poli metropolitani non garantiscono più l'equilibrio regionale, ma agiscono come sistemi destabilizzanti al loro interno e nel territorio circostante, in particolare in quello regionale (per cui questo livello di governo andrebbe riesaminato anch'esso in questa prospettiva).

In queste condizioni le politiche di riequilibrio territoriale e anche sociale si presentano nel breve termine in alternativa a quelle di sviluppo. E tuttavia gli effetti squilibranti esistono e anzi si amplificano, fino a minacciare a medio e lungo termine le condizioni stesse dello sviluppo.

Una politica metropolitana si giustifica quindi oggi sotto questo duplice e contraddittorio punto di vista: sostenere la riqualificazione funzionale in quanto componente strategica della competizione internazionale e allo stesso tempo contrastare gli effetti distruttivi che essa può avere sul substrato sociale, culturale e ambientale che deve fornire risorse allo sviluppo metropolitano.

A questo punto ci si può chiedere quale rapporto esista tra questi problemi, le politiche che essi richiedono e il livello di governo metropolitano.

Una prima tesi potrebbe essere quella che processi di questa portata per quel tanto che possono essere governati, lo devono essere a diversi livelli, da quello europeo, a quello nazionale, fin a quello delle comunità locali minori comprese in ogni area metropolitana e che è solo dall'interazione di questi livelli (così come delineato al par. 2.10.) che possono derivare forme d'intervento di volta in volta efficaci.

In particolare la rilevata debolezza dell'armatura metropolitana italiana pone l'urgenza di un'effettiva politica urbana a scala nazionale che, senza negare la possibile efficacia di forme di competizione tra città e valorizzandone i comportamenti autonomi, tenga ben presente che la vera

competizione avviene oggi a livello europeo e mondiale e che per sostenerla occorre potenziare le complementarità e le connessioni a livello di rete metropolitana nazionale.

Se collochiamo il problema del governo metropolitano in questo quadro concettuale, emerge un duplice ruolo strategico:

- a) quello della riproduzione-riqualificazione del *milieu* metropolitano come sostrato dei processi funzionali già ricordati;
- b) quello di mediazione-competizione tra attori e interessi che si collocano alle diverse scale. Più precisamente tali istanze soggettive possono essere viste come appartenenti a nodi di reti diverse (private e pubbliche, locali e internazionali) che s'incontrano e interagiscono nello spazio metropolitano (par. 2.10.).

In questa prospettiva l'obiettivo principale è quello di potenziare sinergie di area favorendo comportamenti cooperativi e aggregativi di "nodi" locali appartenenti a "reti" sovra-locali diverse. E' vero che ciascuno di tali "nodi" e "reti" ha interessi e strategie proprie, tuttavia il fatto che la loro realizzazione dipenda dal "buon funzionamento" complessivo del nodo metropolitano in cui essi operano è la contraddizione più evidente che il governo metropolitano è chiamato a gestire. Si tratta cioè di incanalare spinte competitive e comportamenti autoreferenziali in giochi a somma positiva (Gario, 1989).

In questa prospettiva il problema della delimitazione delle città metropolitane è suscettibile di soluzioni diverse, a seconda dell'intreccio tra situazioni locali territoriali, soggetti privati e pubblici e condizioni di *milieu* proprie delle diverse situazioni. Innanzitutto non possiamo che concordare con chi relativizza tale questione. Bisogna infatti partire dal concetto che qualsiasi delimitazione avrà sempre un carattere convenzionale ineliminabile: qualsiasi criterio ha "... naturalmente un carattere convenzionale e consente una rappresentazione solo largamente approssimata della realtà urbana" (Cecchini e Goffredo, 1990). E' tuttavia possibile indicare metodologie specifiche per le specifiche connotazioni territoriali che la legge n. 142/1990 accomuna sotto la denominazione di area o città metropolitana: le grandi città meridionali, i sistemi urbani policentrici della Terza Italia, le "Metropoli decadute", le Metropoli propriamente dette di Milano, Roma e Torino.

Per le grandi città meridionali il metodo di regionalizzazione omogeneo-formale della Svimez (par. 2.2.) è un punto di riferimento obbligato. Altrettanto appaiono gli studi Irpet, fondati sul riconoscimento di *daily urban system* (Dus) per la delimitazione delle "città metropolitane" proprie

dei sistemi urbani della Terza Italia e in parte anche per le "metropoli decadute" con scarse relazioni a rete.

Tali metodi sono anche una base conoscitiva delle situazioni di *milieu* metropolitano, che va necessariamente tenuta presente e che va poi affinata attraverso l'analisi anche qualitativa delle componenti specifiche. Tuttavia per le città metropolitane, sia quelle già esistenti (Milano, Roma, Torino), sia quelle da promuovere a questo rango nella rete europea, si dovrà ricorrere anche ad altri tipi di analisi. In particolare occorrerà tener presente l'articolazione territoriale dei complessi di funzioni propriamente metropolitane (par. 2.7.) e il loro radicamento nei *milieu* locali. Ciò si rende a nostro avviso necessario se la delimitazione dell'area metropolitana deve contribuire a rendere efficaci le politiche di promozione e di governo dei processi di sviluppo metropolitano in una prospettiva di integrazione/competizione europea.

Riferimenti bibliografici

- Allen, P.M., Sanglier, M., *Urban evolution, self-organization and decision making*, "Environment & Planning A", Vol. 13, 1981
- Alleva, G., Celant, A., *Struttura urbana e terziario alle imprese, Cnr, Progetto Finalizzato struttura ed evoluzione dell'economia italiana*, Sottoprogetto 4, tema 8, quad. 6, 1989
- Bagnasco, A., (a cura), *La città dopo Ford. Il caso di Torino*. Torino: Bollati Boringhieri, 1990
- Bagnasco, A., *Tre Italie. La problematica territoriale dello sviluppo italiano*. Bologna: Il Mulino, 1977
- Bagnasco, A., *Torino un profilo sociologico*. Torino: Einaudi, 1986
- Beltrame, C., *Profili istituzionali di governo delle aree metropolitane in Europa*, relazione presentata al convegno Ires Le aree metropolitane: specificità e complementarietà. Torino, 1 marzo 1991
- Berry, B.J.L., *Growth Centers in the American Urban System*. Cambridge Mass.: Ballinger, 1973
- Bertuglia, S.C., Occelli, S., *Dai casi di studio alle prospettive metodologiche ed operative*, relazione presentata al convegno AISRe Città metropolitane e sviluppo regionale in Italia: le città a confronto. Venezia, 15-16 marzo 1991
- Borlenghi, E., (a cura) *Città e industria verso gli anni Novanta*. Torino: Fondazione G. Agnelli, 1990
- Brunet, R., *Les villes européennes: Rapport pour la Datar, G.I.P. Reclus*. Paris: La Documentation Française, 1989
- Fondazione Giacomo Bradolini, Cer, *Rapporto '89: Lavoro e Politiche della Occupazione in Italia*. Roma: Ministero del Lavoro, 1990

Butera, F., *Il castello e la rete. Impresa, organizzazioni e professioni nell'Europa degli anni '90*. Milano: Angeli, 1990

Cafiero, S., ...[et al.], *Un'analisi economico-funzionale del fenomeno urbano in Italia*, in: *Studi sui sistemi urbani*/a cura di D. Martellato. Milano: Angeli, 1990

Cafiero, S., Busca, A., *Lo sviluppo metropolitano in Italia*. Milano: Svimez, Giuffrè, 1970

Camagni, R., *Strutture urbane gerarchiche e reticolari: verso una teorizzazione*, in: *Gerarchie e reti di città: tendenze e politiche*/a cura di F. Curti. Milano: Angeli, 1990

Camagni, R., Diappi, S., Leonardi, G., *Urban growth and decline in hierarchical system. A supply-oriented dynamic approach*, in: "Regional Science and Urban Economics", n. 16, 1986, pp.145-160

Camagni, R., Pio, S., *Funzioni urbane e gerarchia metropolitana europea: la posizione di Milano nel sistema dell'Europa meridionale*, in: *Irer-Progetto Milano, La trasformazione economica della città*, Milano: Angeli, 1988

Castells, M., *The informational City: Information Technology, Economic Restructuring, and Urban-Regional Process*. Oxford: Blackwell, 1989

Cecchini, D., *Le aree urbane in Italia: scopi, metodi e primi risultati di una ricerca*, in: "Rivista Economica del Mezzogiorno", n.1, 1988, pp. 39-70

Cecchini, D., Goffredo, G., *Dinamiche delle funzioni urbane e Mezzogiorno*, in: "Rivista Economica del Mezzogiorno", n. 2, pp. 269-297, 1990

Cer-Censis, *Il governo dell'economia: Rapporto 1988. Governare le città*. Milano: Il Sole 24 Ore, 1988

Coffey, W.J., Polèse M., *The distribution of high technology manufacturing and service in the Canadian urban system 1971-1981*, in: "Revue d'economie regionale et urbaine", n. 5, 1987, pp. 279-299

Cominotti, R., Mariotti, S., (a cura), *Italia multinazionale: gli investimenti esteri in Italia e dall'Italia verso i paesi esteri. Il Rapporto R. & P. al Cnel*, Milano: Il Sole 24 Ore, 1989

- Conti, S., Spriano, G., *Effetto città. Sistemi urbani e innovazione: prospettive per l'Europa degli anni Novanta*. Torino: Fondazione Giovanni Agnelli, 1990
- Dematteis, G., *Sistemi locali nucleari e sistemi a rete. Un contributo geografico all'interpretazione delle dinamiche urbane*, in: *I Sistemi urbani: teorie, modelli, strumenti di governo/a cura di C.S. Bertuglia ... [et al.]*. Milano: Angeli, in corso di stampa
- Dematteis, G., *Regioni geografiche, articolazione territoriale degli interessi e regioni istituzionali*, in: "Stato e Mercato", n. 27, 1989, pp. 445-467
- Dente, B., *Del governare le metropoli: obiettivi sostanziali e strumenti istituzionali*, in: "Stato e Mercato", n. 26, 1989, pp. 279-303
- Durkheim, E., *Il suicidio*. Torino: Utet, 1967
- Friedmann, J., *The urban field as human habitat*, in: *Systems of Cities*/edited by L. Bourne ... [et al.]. New York: Oxford University Press, 1978
- Fubini, A., Gario, G., *Politiche urbane: mutamenti e tendenze in atto*, in: *Il fenomeno urbano in Italia: prospettive, interpretazioni, politiche/a cura di G. Dematteis*. Milano: Angeli, in corso di stampa
- Fubini, A., *Struttura, forme e strumenti dell'intervento pubblico in Francia*, in: *L'intervento pubblico nei processi di urbanizzazione/IRer*. Milano: Angeli, 1984
- Fubini, A., *Aree metropolitane in Italia. Problemi e prospettive*. [Roma: Cnr] 1989. (Progetto Finalizzato Struttura ed Evoluzione dell'Economia Italiana, Sottoprogetto 4, tema 8, W.P.)
- Gallimbeni, R., Rivoira, G., Zeppetella, A., *Statistiche comparate sulle grandi aree metropolitane*. [Roma: Cnr] 1989. (Progetto Finalizzato Struttura ed evoluzione dell'economia italiana, Sottoprogetto 4, quad. 27)
- Gario, G., *La democrazia realizzata: origine e senso della transizione urbano-industriale*. Milano: Angeli, 1989
- Garofoli, G., *Modelli locali di sviluppo*. Milano: Angeli, 1991

Hall, P., Hay, D.G., *Growth Centres in the European Urban System*. London: Heinemann, 1980

Hepworth, M., *Geography of the Information Economy*. London: Belhaven Press, 1989

Howells, J., *Economic technological and locational trends in European services*. Aldershot: Avebury, 1988

Indovina, F., *La città possibile*, in: *La città di fine millennio/a* cura di F. Indovina. Milano: Angeli, 1990

Indovina, F., ... [et al.], *La città diffusa*. Venezia: Daest, 1990

Irer-Progetto Milano, Fondazione Agnelli, *Il sistema metropolitano italiano*. Milano: Angeli, 1987

Ires, *Rapporto preliminare sull'area ecologica di Torino*. Torino: Ires, 1971

Ires, *Migrazione ed evoluzione della struttura socio-economica e territoriale regionale. Secondo rapporto*. Torino: Ires, 1988 (dattiloscritto)

Ires, *Studio preliminare per la delimitazione dell'area metropolitana di Torino*. Torino: Ires, 1991. (Working Paper; n. 98)

Istat, *Classificazione della attività economiche*. Roma: Istat, 1982. (Metodi e norme, serie C; n. 2)

Istat-Irpet, *I mercati locali del lavoro in Italia*. Milano: Angeli, 1989

Istituto superiore di Sociologia, Ricerca Prg Torino: *Progress Report*. Milano: [s.n.], 1990

Logan, J.R., Molotch, H.L., *Urban fortunes. The political economy of place*. Berkeley: University of California Press, 1987

Martinotti, G., *The new metropolis: social morphology and governance*, *International Working Group on Metropolitan Governance*, Consiglio Italiano per le Science Sociali, First meeting, Milan, March, 1991 (mimeo)

Maturana, A.R., Varela, F.J., *Autopoiesi e cognizione. La realizzazione del vivente*. Padova: Marsilio, 1985

- Musso, E., *Ciclo metropolitano e sistema dei trasporti: elementi per un modello*, atti della XI Conferenza AISRe, 26-28 novembre, Trento: [s.n.], 1990, pp. 163-187
- Nijkamp, P., Schubert, U., *Structural change in urban systems*, in: "Sistemi Urbani", n. 2, 1985, pp. 155-176
- Noyelle, T., Stanback, T.J., *The economic transformation of American Cities*. Totowa (N.J.): Rowman & Allanheld, 1981
- Osservatorio Economico-Territoriale dell'Area Metropolitana Milanese, *Le attività estere nell'area metropolitana milanese*. Milano: [s.n.], 1990
- Preto, G., Rabino, G., *L'area metropolitana di Torino*, relazione presentata al convegno AISRe Città metropolitane e sviluppo regionale in Italia: le città a confronto. Venezia 15-16 marzo, 1991
- Price, D.G., Blair, A.M., *The changing geography of service sector*. London: Belhaven Press, 1989
- Pumain, D., Sanders, L., Saint-Julien, T., *Villes et auto-organisation*. Paris: Economica, 1989
- Ministero del Bilancio e della Programmazione, *Progetto 80. Rapporto preliminare al programma economico nazionale 1971/75*. Firenze: Sansoni, 1979
- Scaramellini, G., *Funzioni centrali, funzioni metropolitane, reti urbane*. Milano: Angeli, 1990
- Scarascia Mugnozza, G.T., *Centro di ricerca, di conoscenza di produzione* in "Vita Italiana", n. 5, anno I, 1988
- Scheffler, K., *La metropoli*, in: *Metropolis*/di M. Cacciari. Roma: Officina, 1973
- Sforzi, F., *La delimitazione dei sistemi urbani: definizioni, concetti, metodi*, in: *I sistemi urbani: teorie, modelli, strumenti di governo*/a cura di C.S. Bertuglia ... [et al.]. Milano: Angeli, in corso di stampa
- Sforzi, F., *Problemi di definizione di sistemi urbani*, in: *Studi sui sistemi urbani*/a cura di D. Martellato. Milano: Angeli, 1990

Sistema Permanente dei Servizi, 7^o rapporto sullo stato dei poteri locali.
Roma: SPS, 1990

Somea, *Atlante economico e commerciale d'Italia*. Roma: Levi, 1987

Università degli Studi di Torino. Dipartimento di Scienze Sociali, Isvor-Fiat,
Componenti culturali della qualità urbana. Milano: Etas Libri, 1989

Van den Berg, L., ... [et al.], *Urban Europe: a Study of Growth and Decline*. Oxford: Pergamon, 1982

L'IRES è stato costituito nel 1958 dalla Provincia e dal Comune di Torino, con la partecipazione di altri enti pubblici e privati. Con la successiva adesione delle altre Province piemontesi, l'Istituto ha assunto carattere regionale.

Nel 1974 l'IRES è diventato ente strumentale della Regione Piemonte ed è stato dotato di personalità giuridica di diritto pubblico.

L'attività dell'IRES è attualmente disciplinata dalla legge regionale 18 febbraio 1985, n. 12.

L'IRES, struttura primaria di ricerca della Regione Piemonte, sviluppa la propria attività in raccordo con le esigenze della azione programmatica ed operativa della Regione stessa, degli Enti locali e degli Enti pubblici.

Costituiscono oggetto dell'attività dell'Istituto:

- la redazione della relazione annuale sull'andamento socio-economico e territoriale della Regione;
- la conduzione di una permanente attività di osservazione, documentazione ed analisi sulle principali grandezze socio-economiche e territoriali del sistema regionale;
- lo svolgimento di periodiche rassegne congiunturali sull'economia regionale;
- lo svolgimento delle ricerche connesse alla redazione ed alla attuazione del piano regionale di sviluppo;
- lo svolgimento di ricerche di settore per conto della Regione e altri enti.

ires

ISTITUTO RICERCHE ECONOMICO - SOCIALI DEL PIEMONTE
VIA BOGINO 21 10123 TORINO